WIADOMOŚCI PORTU·GDYŃSKIEGO

PAŹDZIERNIK
1938
Rok VIII nr 10.



NABRZEŻE SZWEDZKIE – ŁADOWANIE WĘGLA

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·

ROK VIII. PAŹDZIERNIK 1938. Nr 10

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

Polski Śląsk Zaolzański powrócił do Ojczyzny

The Polish Cieszyn Region Rejoins its Homeland

W dniu 2 października br., na podstawie układy Rządu Rzeczypospolitej z Rządem Republiki Czechosłowacji, wojska polskie przekroczyły granice dzielące Śląsk Zaolzański od Macierzy i prastare ziemie polskie objęły w wieczyste posiadanie Rzeczypospolitej Polskiej.

Radość całego narodu, iż Polacy z za Olzy powrócili do Polski jest tym większa, że przyłączone ziemie polskie, przynoszą gospodarstwu narodowemu bogactwa naturalne i wysoko rozwinięty przemysł, wzbogacając siłę gospodarczą Polski.

Odzyskane ziemie powiększają zaplecze naszych portów morskich w związku z czym port gdyński wita Śląsk Zaolzański jako nowy potężny czynnik budowy naszej potęgi na morzu.

Znaczenie odzyskania Śląska Zaolzańskiego dla Polski określił Pan Minister Przemysłu i Handlu R. P. Antoni Roman, w wywiadach udzielonych prasie następująco:

„Powrót Śląska Zaolzańskiego do Polski stanowi pod względem gospodarczym wydarzenie doniosłej wagi i przyczyni się do wydatnego wzmożenia potencjału gospodarczego Polski oraz wzmocni naszą ekspansję gospodarczą. Przywrócone Polsce powiaty: cieszyński i frysztacki wnoszą nam bogaty wkład lokalnego uprzemysłowienia i bogactw naturalnych. Zwłaszcza w zakresie tych ostatnich nowe obszary wykazują wysokie liczby produkcji, Tak więc wydobycie węgla w 1937 r. wyniosło 7½ milj. ton w 16 kopalniach; produkcja zaś koksu osiągnęła wysokość ok. 800 tys. ton w 5 koksowniach. Koks ten odznaczający się specjalnymi właściwościami technicznymi jest jednym z najlepszych w świecie. Umożliwił on wspaniały rozwój lokalnego przemysłu węglopochodnego i hutniczego, ogniskującego się w okolicach Trzyńca. Posiadanie tego koksu przez Polskę pozwoli jej na zaprzestanie importu, a nawet na uzyskanie pewnych nadwyżej eksportowych. Import koksu w r. 1937 pochłonął około 3 milj. zł, z czego 70% przypadło Czechosłowacji. Przemysł hutniczy charakteryzuje osiągnięta w ub. roku produkcja stali, wyrażająca się kwotą ok. 700 tys. ton."

Poza przemysłem górniczo-hutniczym, stanowiącym trzon przemysłowy, omawianych obszarów, istnieją i rozwijają się na nich w dość poważnych rozmiarach również przemysły: żelazny, chemiczny, tkacki, drzewny, budowlany i inne.

According to the agreement of the Government of the Polish Republic, made with the Government of the Czechoslovakian Republic, the Polish army crossed the frontier dividing the Cieszyn region from the mother-country, and took what was from time immemorial Polish land into the eternal possession of our Republic. ,

The joy of the whole nation that the Poles from beyond the Olsa have returned to Poland is all the greater as the repatriated Polish territories bring to the national economy natural riches and a highly developed industry, thereby increasing the economic power of Poland.

The regained territory increases the hinterland of our sea-ports, and for this reason we welcome this Polish land as a new powerful element of our sea-power.

The importance of the Cieszyn region was explained by Mr. Anthony Roman, President of the Board of Trade, in the interviews which he gave to the press:

„The return of the Cieszyn region to Poland forms an event of extraordinary importance for our national economy, and it will contribute to a pronounced increase in the economic strength of our country, and promote its greater economic expansion. The two regained districts: Cieszyn and Frysztat, bring us a handsome dowry of local industry and natural riches. They show high production figures. For istance, the extractions of coal in 1937 amounted to seven and a half million tons from sixteen collieries, and the production of coke to eight hundred thousand tons from five gas-works. This coke is eminent for its exceptional qualities, and is indeed one of the best in the world. It facilitated the splendid development of the local coal by-products and smelting industries which are concentrated around Trzyniec. The possession of the coke will allow us to stop coke importation, and, moreover, it will enable us to obtain some surplus fit for export. Our coke imports cost in 1937 about 3,000,000 Złoty of which 70% fell to the share of Czechoslovakia. The importance of the iron-smelting industry is best indicated by the steel production, which amounts to about seven hundred thousand tons."

Apart from mining and iron-smelting which are the staple industries of the territories under consideration there exist and are still developing there to a fairly considerable extent, the iron, chemical, textile, wood, and building industries.

The coke industry became also the starting-point for the coal by-products industry producing toluene, benzol,

Przemysł koksowniczy stał się również punktem wyjściowym dla przemysłu weglopochodnego, który produkuje: tolul, benzol, krezol, fenol, naftalen, pak, smoły, amoniak itp. Przemysł ten ogniskujący się przy koksowniach stał się jednym z wartościowszych przemysłów Śląska Zaolzańskiego.

Przemysł chemiczny na przyłączonych obszarach produkuje kwas siarkowy i solny, sól glauberską, sodę i nawozy sztuczne.

Przyłączenie Śląska Zaolzańskiego wywrze największy wpływ na produkcję polskiego górnictwa i hutnictwa. Wydobycie węgla wzrośnie o 20%, a wytwórczość stali o ok. 50%.

Wartość odzyskania Śląska Zaolzańskiego, dla portów polskiego obszaru celnego, Pan Minister Roman określił następująco:

„Podnieść muszę znaczenie, jakie dla dalszego rozwoju naszej polityki morskiej posiadać może rozszerzenie zaplecza portów. Wprawdzie już i przed tym Śląsk Zaolzański, jako naturalny teren ciążenia ku naszym portom, korzystał w poważnym stopniu z ich usług. Mam tu przede wszystkim na myśli sięgający w latach ostatnich setek tysięcy ton rocznie import rud dla zakładów przemysłu hutniczego oraz pirytów dla przemysłu chemicznego na Śląsku Zaolzańskim, jak i stosunkowo poważny eksport produktów hutniczych. Na podkreślenie zasługiwałyby równie przeprowadzone w ostatnim roku z bardzo pomyślnym wynikiem również próby eksportu przez porty polskie koksu i węgla kamiennego z kopalń, na odzyskanych obecnie terenach.

Rzecz prosta, że włączenie tych terenów polskiego obszaru celnego i polskiego organizmu gospodarczego i politycznego stwarza zupełnie odmienne warunki, które spowodują niewątpliwie znaczny wzrost zakresu i stopnia wykorzystania Gdyni i Gdańska przez życie gospodarcze nowych części Państwa Polskiego."

cresol, phenyl, naphtalene, pitch, tar, ammonia, and so on. This industry concentrating itself around the gas-works grew to be one of the most valuable industries of the Cieszyn region. The chemical industry in the incorporated territories produces hydrochloric and sulphuric acids, soda, artificial manures, and sodium sulphate.

The incorporation of the Cieszyn region will have a great influence on the production of the Polish mining and smelting industries. Exractions of coal will increase by 20% and the production of steel by about 50%.

The value of the regained territory for the ports of the Polish customs district was interpreted by Mr. Roman, President of the Board of Trade, in the following way:

„I must point out the possible importance to the further development of our sea-policy of the widening of the hinterland of our ports. However, the Cieszyn region, as a territory whose natural outlet is our ports, enjoyed the services of the latter to a considerable degree even before its incorporation. Above all, there were for the Cieszyn region ore imports, amounting in the last years to hundreds of tons yearly for the foundries, and pirites for the chemical industry. I should like to point out also a fairly considerable export of products from the foundries. It is also interesting to note the experiments in exporting through the Polish ports coke and coal from the mines situated in the now regained territories. These experiments gave very satisfactory results.

It is evident that the incorporation of the Cieszyn region into the Polish customs district and he Polish economic organism creates entirely new conditions, which will undoubtedly lead to a remarkable increase in the participation of Gdynia and Danzig in the economic life of these new parts of the Polish State".

Otwarcie Arbitrażu Bawełnianego w Gdyni

W dniu 26 września br. w Gdyni rozpoczął działalność Arbitraż Bawełniany.

Na uroczystość poświęcenia gmachu arbitrażu i inauguracji jego działalności przybyli: p. Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski, wojewoda pomorski Raczkiewicz, komisarz Generalny R. P. w Gdańsku Chodacki, dowódca floty kontradmirał Unrug, dyrektor dep. morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu L. Możdżeński, liczni przedstawiciele przemysłu bawełnianego z kraju, Dyrektorzy Banku Gospodarstwa Krajowego z nacz. dyr. dr L. Baryszem.

Z zagranicy przybyli: Frank Parrington, v-prezes Cotton Ass'n Liverpool, Reiss Charles J., dyrektor Cotton Ass'n Liverpool, konsul Dubbers August,, naczelny dyr. I. H. Bachmann w Bremie, konsul duński, członkowie giełdy w Bremie — Reichenberg Carl, Nordmann Herman, Behr Otto, Roese Henri — dyr. Fratelli Zerollo Brema, konsul Strand Christofer, dyr. linii żeglugowych Wilhelm Wilhelmson, Oslo, Carlson Ernst, dyr. Swedish — America Mexico Line, Gothenburg, Brostrom Axel, przedstawiciel (syn właściciela) Swedish Orient Line.



Grupa uczestników uroczystości poświęcenia gmachu arbitrażu z p. Wiceministrem Przemysłu i Handlu M. Sokołowskim.

Minister Przemysłu i Handlu A. Roman nadesłał depeszę następującej treści:

„Nie mogąc osobiście przybyć do Gdyni na dzisiejszą uroczystość, przesyłam tą drogą najlepsze życzenia pożytecznej pracy. Wierzę, że dalsza działalność Zrzeszenia Interesentów Handlu Bawełną, jak też i działalność Arbitrażu gdyńskiego, będą jednym jeszcze dowodem, że potrafimy organizować nasz handel zagraniczny i zdobywać należne nam miejsce w handlu światowym".

(—) Antoni Roman.

Również szereg pokrewnych instytucyj zagranicznych nadesłało depesze gratulacyjne. Między innymi: American Cotton Shippers Asociaton, New Orleans Cotton Exchange, Manchester Cotton Asociation, Rotterdam Cotton Association, Galveston Cotton Exchange, szereg linii żeglugowych, zainteresowanych w przewozie bawełny, oraz firmy zagraniczne, prowadzące handel bawełną. Ogółem nadeszło od instytucji zagranicznych 23 depesze. Z kraju nadesłał depeszę Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego Gen. Dr Roman Górecki.

Inauguracyjne przemówienie wygłosił prezes Zrzeszenia Interesentów Handlu Bawełną w Gdyni **Gen. Dr Feliks Maciszewski:**

„Pozwoliliśmy sobie zaprosić tak dostojne i liczne grono gości, gdyż uroczystość, którą dzisiaj obchodzimy nie ma jedynie charakteru lokalnego, ale ma doniosłe znaczenie dla poważnego odłamu życia gospodarczego Polski. Otwarcie w dniu dzisiejszym instytucji arbitrażowej dla bawełny jest zakończeniem pracy organizacyjnej polskiego handlu bawełną. Nie potrzebuję Szan. Państwu wyjaśniać, jakie znaczenie ma bawełna jako surowiec dla gospodarstwa krajowego. Wystarczy, że przypomnę cyfry: 84.000 ton bawełny sprowadzanej rocznie przez Gdynię, surowiec podstawowy dla 1.800.000 wrzecion bawełnianych, zatrudnienie dla 150.000 robotników, roczna wartość produkcji włókienniczo-bawełnianej około pół miliarda złotych, surowiec dla artykułów pierwszej po środkach spożywczych potrzeby najszerszych warstw ludności. To też należyte zorganizowanie polskiego handlu tym surowcem ma pierwszorzędne znaczenie dla gospodarstwa Polski.

Podstawą dla stworzenia i organizacji krajowego handlu bawełną było w pierwszym rzędzie zbudowanie polskiego portu. Należyte jednak wykorzystanie tego portu było zależnym od powołania całego szeregu specjalnych organizacji handlowych. Zbudowano więc wielkie magazyny bawełniane, powołano do życia domy składowe, bankowe, powstały polskie zakłady spedytorskie, względnie istniejące przystosowały się do ekspedycji bawełny, powstały samodzielne polskie placówki handlu bawełną a zagraniczne domy handlowe potworzyły agentury w Polsce, utworzono pierwszą polską linię okrętową bawełnianą, która będzie zaczątkiem dalszych linii. Wreszcie zgodnym wysiłkiem wszystkich zainteresowanych w handlu bawełną, a więc przemysłu włókienniczego, krajowych i zagranicznych firm handlujących bawełną, ekspedytorów, instytucji bankowych i ubezpieczeniowych utworzono Zrzeszenie Interesentów Handlu Bawełną, które mając za cel usprawnienie handlu tym surowcem zorganizowało i powołało do życia Instytucję arbitrażową. Powołanie tej instytucji da zainteresowanym możność autoryzowanego sprawdzania gatunków nabywanej bawełny, umożliwi w razie sporu rozstrzygnięcie go na miejscu, będzie z czasem orientować nabywców o cenach i koniunkturze światowej bawełny i niewątpliwie rozwinie się w pełną giełdę towarową dla bawełny.

Utworzenie tej instytucji nie było rzeczą łatwą, gdy się zważy, że jeszcze przed paroma laty cały handel bawełną odbywał się poza granicami państwa jedynie za pośrednictwem agentów zagranicznych domów handlowych. Trzeba było nietylko stworzyć podstawy materialne, wyszkolić fachowców, ułożyć przepisy i regulaminy, ale nadto trzeba było pozyskać życzliwość i zaufanie dla tej instytucji drugiej strony kontrahentów, dostawców zagranicznych. Toteż chciałbym na tym miejscu wyrazić imieniem naszego Zrzeszenia serdeczne podziękowanie tym wszystkim Władzom, instytucjom i osobom, które się do powstania polskiego arbitrażu przyczyniły. W pierwszym rzędzie należy się wdzięczność Władzom rządowym, które odrazu wykazały pełne zrozumienie dla naszych poczynań i nie szczędziły pomocy w przeprowadzeniu zamierzenia, dając również znaczną pomoc materialną w celu zapewnienia bytu Instytucji. Również szczególne podziękowanie należy się Bankowi Gospodarstwa Krajowego, który nie tylko znaczną pomoc pieniężną, ale bardzo wydatną współpracą przyczynił się do powstania i organizacji nowej instytucji. Wreszcie muszę z prawdziwym zadowoleniem stwierdzić, że u zainteresowanych instytucji zagranicznych znaleźliśmy nie tylko całkowite zrozumienie dla naszych usiłowań stworzenia własnej organizacji polskiej dla handlu bawełną, ale otrzymaliśmy najżyczliwszą pomoc przy wyszkoleniu fachowców, organizowaniu technicznym i opracowaniu regulaminów.

Obecność na dzisiejszej uroczystości dostojnych przedstawicieli naszych Władz, tak liczny współudział wszystkich sfer zainteresowanych i stworzenie należytej podstawy materialnej w postaci tego gmachu daje nam pewność, że nowa Instytucja spełni pokładane w niej nadzieje i w krótkim czasie rozwinie się na miarę światową".



Wnętrze magazynu bawełnianego

Następnie ks. biskup Dominik dokonał aktu liturgicznego, poświęcenia gmachu Arbitrażu. Po poświęceniu gmachu, w imieniu Rządu Rzeczypospolitej wygłosił następujące przemówienie **p. Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski:**

„Przed miesiącem miałem możność brać udział — w zastępstwie Pana Ministra Przemysłu i Handlu — w uroczystości poświęcenia pierwszej pochylni w Polsce do budowy statków morskich oraz w uroczystości położenia stępki pierwszego budowanego na stoczni krajowej statku morskiego. Uroczystość ta miała głębokie symboliczne znaczenie, gdyż — jak to miałem możność wówczas już zaznaczyć — akt ten by realizacją zapowiedzi Pana Ministra Przemysłu i Handlu, iż jego resort dołoży wszelkich starań, by Gdynia, jako port narodowy, stała się nie tylko miejscem przeładunku towarów, lecz również siedzibą przemysłów portowych oraz siedzibą i centrum handlu zamorskiego.

Poświęcenie pochylni i założenie stępki było stwierdzeniem realizacji zapowiedzi Pana Ministra Przemysłu i Handlu, dotyczącej uprzemysłowienia Gdyni, gdyż niewątpliwie powstanie stoczni do budowy statków morskich w Gdyni i jej dalszy rozwój stanowi punkt wyjścia dla powstawania w Gdyni całego szeregu przemysłów pomocniczych, a w dalszym etapie — coraz szerszego uprzemysłowienia tego portu i miasta.

W dniu dzisiejszym mam zaszczyt ponownie przemawiać w zastępstwie Pana Ministra Przemysłu i Handlu, który ku swemu wielkiemu żalowi nie mógł wziąć osobiście udziału w dzisiejszej uroczystości, będącej realizacją drugiej zapowiedzi Pana Ministra Przemysłu i Handlu, mianowicie wytężenia przez jego resort wszystkich sił celem możliwie szybkiego uhandlowienia Gdyni.

Gmach arbitrażu bawełnianego w Gdyni, który właśnie przed chwilą został poświęcony i oddany do użytku, stanowi widomy dowód, iż Gdynia, jako port i miasto portowe, krok po kroku osiąga nowe zdobycze i nowe pozycje w swoim rozwoju. Uruchomienie instytucji arbitrażu bawełny, jakie w dniu dzisiejszym uroczyście obchodzimy, posiada dla Gdyni szczególnie doniosłe znaczenie. Stanowi ono bowiem jedną z końcowych faz procesu przekierunkowania na własny port przez polskich importerów przywożonej do kraju bawełny oraz ważny etap w uniezależnieniu się od zbędnego obcego pośrednictwa, z drugiej zaś strony — jedno z pierwszych ogniw w procesie realnego uhandlowienia Gdyni i stworzenia z niej wielkiego centrum naszego handlu zamorskiego.

Instytucje arbitrażu bawełnianego w państwach zachodnich powstawały nie od razu, lecz były raczej wynikiem długoletnich stosunków handlowych pomiędzy eksporterami i importerami tego surowca. U nas arbitraż powstał znacznie szybciej — jako przeszczepienie na nasz teren i przejęcie organizacji, istniejącej już od dawna na Zachodzie, a niezbędnej w handlu bawełną.

Miło mi stwierdzić i podkreślić z całym uznaniem, że inicjatywa stworzenia arbitrażu bawełnianego w Gdyni wyszła od gdyńskich sfer gospodarczych, mających styczność z importem bawełny. W stosunkowo krótkim czasie uzyskała ona zrozumienie w sferach przędzalniczych łódzkich i wkrótce potem — przy silnym poparciu i wydatnej pomocy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Banku Gospodarstwa Krajowego, izb przemysłowo-handlowych w Gdyni i Łodzi oraz sfer przędzalniczych Łodzi — została zrealizowana w formie arbitrażu gdyńskiego, którego egzystencja opiera się na wzniesionym i przed chwilą właśnie poświęconym gmachu giełdy bawełnianej. W ten sposób funkcjonowanie arbitrażu bawełnianego w Gdyni jest całkowicie zapewnione i opiera się na zupełnej samowystarczalności.

Jednocześnie pragnę podkreślić, iż również dzięki wydatnej pomocy Ministerstwa Przemysłu i Handlu jak i zainteresowanych kół gospodarczych zostało umożliwione szkolenie już od szeregu lat odpowiedniego personelu kwalifikacyjnego, dzięki czemu instytucja arbitrażowa, rozpoczynająca oficjalnie w dniu dzisiejszym swe czynności, rozporządza już także odpowiednim i wyszkolonym personelem.

Gdynia przeładowuje obecnie około 100 tys. ton rocznie bawełny, gdy w 1929 r. przeładowywała zaledwie 205 t, w 1932 r. — 27 tys. t, a w 1935 r. — 84 tys. t rocznie. Liczby te świadczą wymownie o atrakcyjności portu gdyńskiego, jako miejsca przeładunkowego. Świadczy o tym również fakt, iż przez port gdyński przechodzi także bawełna tranzytowa.

Nie wątpię, iż kierownictwo instytucji arbitrażu bawełnianego w Gdyni dołoży wszelkich starań i uzna za swój punkt honoru, by arbitraż bawełniany w Gdyni, który w dniu dzisiejszym rozpoczyna oficjalnie swoje funkcje, a który powstał po arbitrażach bawełnianych w Liverpoolu, Bremie i Havrze — nie tylko dorównał tym instytucjom pod względem skrupulatności, dokładności i fachowości funkcjonowania, lecz by zasłużył w opinii światowej na ubieganie się o pierwsze miejsce pod względem uzyskanego zaufania i powagi.

Tego życzę z całego serca w imieniu Rządu Rzplitej tej nawej placówce portu gdyńskiego".

Ostatnie przemówienie wygłosił dyrektor naczelny B. G. K. Dr L. Barysz.

Po uroczystości poświęcenia goście zwiedzili gmach arbitrażu i zapoznali się z jego urządzeniami, a po południu podejmowani byli obiadem na statku transatlantyckim „Piłsudski".

Wieczorem w salonach Państwowej Szkoły Morskiej odbył się reprezentacyjny bal.

W dniu następnym goście zagraniczni i krajowi zwiedzili polskie wybrzeże.

JAN BARANKIEWICZ

Zagadnienie przemysłu okrętowego w Polsce

Dążenie do stworzenia krajowego przemysłu okrętowego datuje się od roku 1926. W roku tym powstała Stocznia Gdyńska, która pomimo największych wysiłków jej twórców nie zdołała jednak odegrać większej roli w naszym życiu morskim.

Szybki rozwój Portu Gdyńskiego oraz związana z tym potrzeba stałego zwiększania tonażu naszej floty handlowej, zwróciły wreszcie uwagę społeczeństwa i sfer rządowych na konieczność porzucenia dotychczasowej bierności w zakresie budownictwa okrętowego i przejścia do realnych czynów.

Pierwszym krokiem w tym kierunku, dających rękojmię wprowadzenia sprawy na właściwe tory, stało się przejęcie Stoczni Gdyńskiej przez koncern Wspólnoty Interesów, który — jak wiadomo — przystąpił już do szybkiego realizowania swych zamierzeń, budując na nowym terenie Stoczni pochylnię, na której została już podjęta budowa statku zamówionego przez „Żeglugę Polską". Fakt ten należy powitać ze szczególnym uznaniem, gdyż świadczy on, że ośrodek dyspozycyjny, jakim jest w tym zakresie Departament Morski. Ministerstwo Przemysłu i Handlu, doceniając należycie doniosłość sprawy stworzenia krajowego przemysłu okrętowego, udzieliło nowopowstałej placówce swego poparcia.

Taki stan rzeczy pozwala przypuszczać, że Stocznia Gdyńska opierając się na coraz szerszym programie budowy rozwinie się należycie i w przyszłości przyczyni się do wydatnego zwiększenia naszego tonażu okrętowego, budowanego w kraju wysiłkiem polskiego robotnika.

Jednym z zasadniczych postulatów, wysuwanym przez czynniki zainteresowane budową statków morskich, jest warunek, że statki budowane w kraju muszą odpowiadać statkom budowanym zagranicą nie tylko pod względem jakości, lecz również i pod względem ceny.

W obecnym jednak czasie, gdy nasze budownictwo okrętowe stawia zaledwie pierwsze swoje kroki — nie mając przy tym należycie zorganizowanego zaplecza poddostawczego — spełnienie tego postulatu jest dosyć trudne, ponieważ krajowy przemysł poddostawczy nie byłby w stanie dostosować się do cen praktykowanych przez przemysł zagraniczny.

Przyczyn tego zjawiska należy szukać w fakcie, że zagraniczny przemysł poddostawczy dzięki wieloletniej i stałej współpracy ze stoczniami swych krajów dostarcza materiały po cenach specjalnych, nie pozostających w żadnym stosunku do cen rynkowych.

Poza tym, jeśli chodzi o dostawy przemysłu zagranicznego dla krajowych stoczni, korzystających z prawa sprowadzania potrzebnych materiałów bez cła, to wspomniana okoliczność doznaje tym większego pogorszenia, że zagraniczny przemysł przy tego rodzaju dostawach korzysta w swych krajach ze wszystkich przywilejów transakcji eksportowych, podczas gdy dla przemysłu krajowego dostawy te nie stanowią eksportu i w związku z tym kalkulują się znacznie drożej.

W tych warunkach, jeśli się dąży do stworzenia własnego przemysłu okrętowego, który miałby być oparty na dostawach krajowego przemysłu poddostawczego, należałoby przede wszystkim zrównać szanse krajowego dostawcy z przemysłem zagranicznym, przez zastosowanie do tego rodzaju dostaw wszystkich przywilejów przywiązanych do eksportu, a mianowicie: pomocy eksportowej, ulgowej taryfy kolejowej i zwolnienia omawianych transakcji od opłaty podatku obrotowego.

Co ważniejsze, takie załatwienie sprawy rozwiązałoby jednocześnie kwestię dostaw krajowego przemysłu poddostawczego dla stoczni w Gdańsku, które — jako położone na polskim obszare celnym — zdawałoby się powinny być również obsługiwane przez przemysł krajowy. Z praktyki jednak wiemy, że wskutek wspomnianego prawa sprowadzania z zagranicy materiałów bez cła, stocznie w Gdańsku są dla przemysłu krajowego niedostępne i to nawet w tych wypadkach, gdy budują okręty dla polskiej floty morskiej.

Kwestia dostaw dla stoczni w Gdańsku tym większe ma dla nas znaczenie, że udostępnienie ich dla krajowego przemysłu poddostawczego, poza znacznym zwiększeniem zatrudnienia w kraju, przyczyniło by się również do nastawienia odnośnych zakładów krajowych do potrzeb stoczni, co w naszych warunkach dla sprawy stworzenia krajowego przemysłu okrętowego jest szczególnie ważne.

Pod tym względem mają również duże znaczenie dostawy krajowego przemysłu dla stoczni zagranicznych budujących statki polskie. Dlatego też należałoby wszelkimi sposobami dążyć do tego, aby obecnie stosowane w odnośnych umowach klauzule o pierwszeństwie przy takich dostawach krajowego przemysłu poddostawczego stały się realnym i respektowanym przez stronę obowiązującym warunkiem.

W zakończeniu niniejszych rozważań należałoby również wspomnieć, że za koniecznością rozbudowy własnych stoczni opartych o mocne zaplecze dobrze zorganizowanego krajowego przemysłu poddostawczego przemawiają nie tylko przytoczone argumenty natury gospodarczej, lecz również i wzgląd takiej wagi jak obronność kraju. W tych warunkach możemy przypuszczać, że kwestia stworzenia własnego przemysłu okrętowego stanie się obecnie jednym z naczelnych haseł nowej polityki przemysłowej i w związku z tym należy się spodziewać już w najbliższym czasie przejścia w tej dziedzinie do realnych czynów.

Gdynia jako ośrodek przemysłowy

Oblicze przemysłowe Gdyni różni się nieco od oblicza innych ośrodków przemysłowych, podobnie jak Gdynia, jako jedyne polskie miasto portowe, różni się od innych miast w Polsce. Przemysł gdyński staje się bowiem coraz bardziej wyrazem potrzeb miasta portowego, stanowiącego ważki instrument w polskiej polityce morskiej. Rzecz jasna, że dotychczas cały nacisk kładziono na port sam w sobie. Dziś nadchodzi czas, aby pomyśleć o rozbudowie tego portu w sensie jak najintensywniejszej jego eksploatacji i, wzorując się na zagranicy, uprzemysłowić go tak dalece, jak pozwolą na to warunki gospodarcze, polityczne itd.

Przemysł nie rozwinął się dotychczas w Gdyni do tego stopnia, aby można było o nim mówić jako o ośrodku przemysłowym. Uprzemysłowienie Gdyni należy do przyszłości i to przyszłości możliwie niedalekiej, jeśli zarówno państwo jak i społeczeństwo należycie rozważą korzyści, jakie powstać mogą dla kraju przez industrializację Gdyni. Mówiąc tedy o Gdyni jako ośrodku przemysłowym mamy na myśli warunki, jakie po temu nastręcza port, mamy na myśl najbliższą przyszłość.

Zanim dojdziemy do potraktowania Gdyni, jako przyszłego ośrodka przemysłowego Polski nad Bałtykiem, zapoznać się wypada tym, co dziś sobą przedstawia Gdynia pod względem przemysłowym.

Opierając się na świadectwach przemysłowych, wykupionych przez przedsiębiorstwa przemysłowe i rzemieślnicze za ostatnie cztery lata, stan przemysłu i rzemiosła w Gdyni, z podziałem na branże, ilustruje następująca tabela:

	L	A	T	A
Rodzaj przedsięb.	1937	1936	1935	1934
Przemysł	469	387	308	256
mineralny	23	28	8	9
metalowy	64	64	44	33
chemiczny	16	15	9	5
spożywczy	61	62	52	48
drzewny	15	11	6	9
budowlany	87	88	79	55
graficzny	13	11	9	9
rolniczo-handl.	10	9		
inny	180	99	101	88
Rzemiosło	1.100	1.009	918	593
piekarstwo, cukiern.	56	53	42	31
rzeźnictwo	94	54	77	30
krawiectwo, modn.	149	127	162	99
szewstwo	84	85	96	48
fryzj. i zakł. kosm.	159	143	101	83
zakł. fotograficzne	40	37	22	19
ślusarstwo, blach.	81	68	73	53
kowalstwo	21	25	17	12
zegarm. i zakł. opt.	30	25	18	12
grawer. i wyr. stempli	2	2	4	2
kołodziejstwo i bedn.	8	5	8	5
zduństwo	12	15	16	10
stolarstwo	70	78	57	44
malarstwo	58	71	39	19
tapicerstwo	14	10	11	7
pralnie biel.	33	35	18	27
murarstwo	27	36	22	17
szklarstwo	21	18	14	6
czapnictwo i kapel.	17	14	10	10
szwalnie bielizny	21	9	6	4
przewoźn. (furm.)	18	19	24	11
brukarstwo	2	1	3	3
kuśnierstwo	11	8	4	—
ciesielstwo	5	8	6	—
introligatorstwo	2	1	3	—
siodlarstwo	3	5	2	41
koszykarstwo	1	2		—
inne	59	53	53	—
Ogółem:	1.569	1.396	1.216	849

Z tabeli tej wynika, że przedsiębiorstwa, tak przemysłowe jak i rzemieślnicze, wykazują stałą tendencję rozwoju. Wzrost tych przedsiębiorstw w porównaniu do roku 1934 wyraża się w roku 1937 liczbą 84,8%, przy czym wzrost przemysłu wynosi 83,2%, a rzemiosła 85,4%. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że wskaźnik wzrostu ludności Gdyni w tym samym okresie czasu wyraża się liczbą 131,7%, to stwierdzić należy, że przemysł i rzemiosło w Gdyni nie nadążają za wzrostem ludności, a więc na tym polu istnieją dalsze możliwości rozwoju, gdyż ilość podmiotów stwarzających potrzeby, a więc ludzi, wzrastają szybciej niż ilość warsztatów pracy produkujących środki do zaspakajania tych potrzeb.

Przemysł w Gdyni rozwija się w trzech kierunkach, stanowiących odrębności miasta portowego. Wyrazem tych odrębności jest nastawienie przemysłu, rozwijającego się pod kątem widzenia:

a) potrzeb miasta i najbliższego regionu (powiaty przylegające do obszaru miejskiego);
b) potrzeb rozwijającego się handlu zaopatrywania okrętów (handel shipchandlerski);
c) większych możliwości eksportu gotowego produktu na światowe rynki zamorskie, tudzież reeksportu produktu po jego uszlachetnieniu.

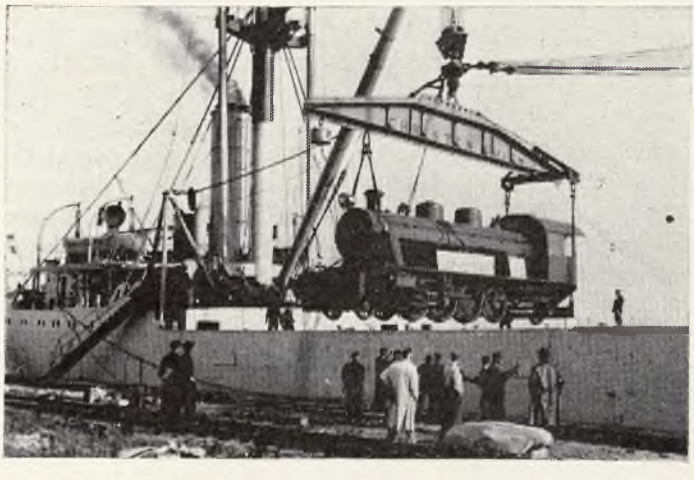
Lwia część istniejących już zakładów przemysłowych i rzemieślniczych rozwinęła się pod naciskiem potrzeb miasta oraz najbliższego regionu. Są to przeważnie małe przedsiębiorstwa przemysłowe i rzemieślnicze, obliczone na zbyt miejscowy lub najbliższej okolicy, a związane w pierwszym rzędzie z budownictwem na terenie miasta czy portu, tudzież potrzebami życia codziennego.

W związku z nieustającym rozwojem portu, a w następstwie tego zwiększającymi się z roku na rok dostawami na okręty, zawijające do portu, powstało kilka przedsiębiorstw przemysłowych, których produkcja jest z góry nastawiona w pierwszym rzędzie na rynek dostaw okrętowych (rynek schipchandlerski). Najważniejsze z zakładów przemysłowych tego typu są następujące:

1) Fabryka Lepert i Hempel Sp. z o. odp. w Gdyni, produkująca farby, pokosty, lakiery okrętowe itp. według patentu duńskiego;

2) Fabryka jam'ów, soków, marmelad oraz różnego rodzaju przetworów owocowych i jagód, należąca do firmy „Balta“ w Gdyni zaopatrującej okręty.

Osobną dziedzinę stanowi w Gdyni przemysł oparty na przerobie surowców zamorskich, względnie ich uszlachetnieniu. Przemysł ten obliczony jest tak na potrzeby rynku krajowego, jak i eksport. Stanowi on grupę przemysłu, który usadowił się na terenie portu, najczęściej bezpośrednio przy basenach portowych lub w ich pobliżu, aby mieć łatwy dostęp do urządzeń portowych, bądź przy imporcie surowca,



Załadunek lokomotyw czeskich na statek do Mandżurii

bądź też eksporcie gotowego produktu, czy to w głąb kraju, czy zagranicę. Wymieniony rodzaj przemysłu stanowi fabrykację na wielką skalę i jest w rękach kapitału częściowo krajowego i częściowo zagranicznego. Przemysł ten reprezentowany jest w Gdyni przez następujące gałęzie:

a) przemysł ryżowy
b) „ tłuszczowy i olejarski
c) „ farmaceutyczny
d) „ rybny
e) „ spożywczy w ogólności
f) „ okrętowy.

Przemysł ryżowy reprezentowany jest przez jeden zakład — Łuszczarnię Ryżu Spółka Komandytowa w Gdyni. Teoretyczna zdolność przetwórcza zakładu wynosi do 150.000 ton rocznie. Produkcja oparta na przemiale ryżu surowego (niełuszczonego) importowanego z Indyj Brytyjskich, bezpośrednio z portów Bassein, Moulmain, Rangoon. W praktyce Łuszczarnia przerabia rocznie 30—40% teoretycznej zdolności przerobu. Maksymalny przerób surowca wyniósł w roku 1931 ca. 75.000 ton, czyli 50%.

Głównym produktem Łuszczarni Ryżu jest ryż polerowany oraz glazurowany wszelkich gatunków; produkty uboczne natomiast stanowią mąka ryżowa, grysik i puder ryżowy oraz mąka ryżowa pastewna.[1])

Import ryżu surowego (niewyłuszczonego oraz wyłuszczonego w błonce) do przerobu w krajowych łuszczarniach, głównie w łuszczarni gdyńskiej, przedstawia się następująco:

Lata	Przez Gdynię	%	Przez Gdańsk	%	Cały import
1935	41.996 8	89 8	4.775,3	10,2	46.772,2
1936	49 021 5	90,4	5.264,1	9,6	54.285,7
1937	38.000.8	80,3	9.365,6	19,7	47.366,4

Cały import surowca ryżowego przychodzi do Polski morzem przez porty polskiego obszaru celnego. Powyższa tabela uwidacznia, w jakim stopniu Gdynia i Gdańsk biorą udział w przywozie ryżu surowego.

Eksport gotowych produktów łuszczarni z uwzględnieniem krajów przeznaczenia, tudzież dróg, którymi eksportowano ilustruje następująca tabela:

Lata	Ryż łuszczony, polerowany i łamany	Wszelka mąka ryżowa	Ogółem produkty ryżowe	Drogą lądową	Drogą morską			
					przez Gdańsk	%	przez Gdynię	%
1935	8.855,2	5.809,3	14.664.5	7.962.0	958.3	6.5	5.744.2	39,1
1936	9.562,8	5 266,4	14.829.2	5.352,1	808.9	5,4	8.503.5	57,3
1937	4.678,5	5.921,5	10.600,0	3.238,3	1.529.8	14,4	5.031,9	55,0

Z zestawienia tego wynika, że w ciągu ostatnich trzech lat morzem wychodzi przeciętnie 59,1% produktów łuszczarni, a lądem 40,9%. Głównymi odbiorcami produktów ryżowych są: Czechosłowacja, Anglia, Niemcy oraz kraje skandynawskie. Różnica między importem ryżu surowego, a eksportem produktów ryżowych stanowi pozycje konsumowane w kraju.

Przemysł tłuszczowy i olejarski reprezentowany jest w Gdyni przez wielkie przedsiębiorstwo typu portowego pod nazwą Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" Sp. Akc. w Gdyni, należące do międzynarodowego koncernu Unilewer-Schicht. Fabryka stanowi ostatni wyraz techniki w przemyśle olejarskim. Łączna pojemność magazynów przeznaczonych dla surowca oraz makuchów wynosi ponad 20.000 m^3. Teoretyczna zdolność przetwórcza zakładu wynosi rocznie do 100.000 ton różnego rodzaju nasion oleistych.

Produkcja opiera się na przerobie szeregu surowców i nasion oleistych pochodzenia zarówno zagranicznego, jak i krajowego. Głównymi surowcami przerabianymi przez zakład są: siemię lniane, kopra, soja, nasiona palmowe, sezamu itp. Z surowców tych produkuje się różnego rodzaju oleje, w dwóch trzecich techniczne i w jednej trzeciej jadalne; produkt uboczny stanowią makuchy.

Uruchomienie wielkiego przedsiębiorstwa w Gdyni, spowodowało skierowanie niemal całego importu surowców oleistych na port gdyński, a ponadto zredukowało import do Polski tłuszczów i olejów roślinnych w stanie gotowym. Ponadto rozpoczęty został eksport produktów gotowych fabrykacji gdyńskiej. Należy przy tym zaznaczyć, że zarówno zakup surowca, jak i zbyt produktów gotowych, koncentruje się w Gdyni.

Na przemysł farmaceutyczny składa się przedsiębiorstwo przemysłowe pod nazwą R. Barcikowski w Poznaniu, Filia w Gdyni. Przedsiębiorstwo to posiada w porcie gdyńskim szereg, potrzebnych dla jego działalności przemysłowej urządzeń, jak krajalnie, suszarnie, proszkarnie itp.

Produkcja opiera się na przerobie różnego rodzaju ziół, korzeni itp. wegetabili pochodzenia głównie zagranicznego, obliczonych na potrzeby rynku krajowego oraz eksport. Produkt fabryki stanowi podstawę do wyrobu medykamentów.

O rozwoju tego przedsiębiorstwa i jego działalności ekspansywnej dowodzą liczby: w roku 1934 wartość eksportu osiągnęła sumę ca. zł 25.000,—, a w trzy lata później, to znaczy w roku 1937 już zł 360.000,—, czyli 15 razy więcej.

B. K.

(C. d. n.)

[1]) Przemysł ryżowy w Polsce znajduje się w ręku jednej grupy przemysłowców, posiadającej główny zakład fabryczny w Gdyni pod nazwą Spółka Komandytowa w Gdyni „Łuszczarnia Ryżu", gdzie przerabia się lwią część surowca. Biuro sprzedaży i zakupu tego zakładu znajduje się w Krakowie.

EWA TSUG-STEDTIGER — Helsinki

Pośrednictwo państw trzecich
w handlu zagranicznym Finlandii

Finlandię można uważać za dużą wyspę, bo bezwzględna większość jej handlu zagranicznego odbywa się za pośrednictwem całego szeregu portów położonych wzdłuż brzegów Zatoki Fińskiej lub Botnickiej. Minimalny import i eksport odbywa się przez granicę lądową rosyjską i szwedzką. Ten ostatni — szwedzki ruch — nosi charakter czysto lokalny i nie posiada żadnego większego znaczenia dla ogólnego handlu zagranicznego Finlandii.

Do roku 1918 tj. do osiągnięcia swej niezależności państwowej, Finlandia była w znacznej mierze zależna od pośrednictwa zagranicznego w swym handlu. Przyczyny tego należy szukać nie tylko w położeniu geograficznym Finlandii — daleko od źródeł surowcowych i ośrodków konsumcyjnych — lecz również (i przede wszystkim) w braku własnej floty handlowej, w ścisłym tego słowa znaczeniu.

Dziś, dzięki niebywałej w jej historii aktywności gospodarczej jej ekspansji morskiej i przemysłowej, Finlandia usamodzielniła niemniej jak 85 % importu i 94 % eksportu, bo 15% importu i 5,2% eksportu odbywa się za pośrednictwem państw trzecich, tj. Finlandia w większości wypadków sprzedaje i kupuje bezpośrednio (do czy z rynków produkcyjnych lub konsumcyjnych).

Z tych powyższych liczb procentowych wynika, że Finlandia zdołała dla swego eksportu nawiązać bezpośredni kontakt ze źródłami konsumcyjnymi, lecz w dziedzinie importu jeszcze liczy się w pewnej mierze z pośrednictwem rąk trzecich. Chociaż procentowość tego ostatniego pośrednictwa wydaje się na pierwszy rzut oka stosunkowo duża, jednak analiza charakteru poszczególnych artykułów potwierdza przypuszczenie, że chodzi tu głównie o artykuły „masowe", które dochodzą do konsumenta za pośrednictwem państw trzecich.

Zaliczane są do tych artykułów przede wszystkim tytoń, pewne towary kolonialne, kawa, skóry surowe, bawełna surowa, surowce włókniste inne, jak wełna i len, oleje mineralne, kukurydza i pszenica, metale, kauczuk etc.

Do artykułów nieobjętych pośrednictwem zalicza się węgiel, tkaniny, przędzę wełnianą i bawełnianą, napoje alkoholowe, otręby, mąkę pszenną, żyto, barwniki etc.

Na pierwszym miejscu wśród pośredników po stronie importu Finlandii, znajduje się oczywiście Anglia (oleje, bawełna, wełna, skóry surowe, towary kolonialne i owoce). Pośrednictwo to przedstawia dziś wartość, która przekracza 1/4 miliarda fmk. Na drugim miejscu stoją z natury rzeczy



S/s „Kościuszko" podczas postoju przy Dworcu Morsk. bierze bunker

Niemcy (towary kolonialne, nawozy sztuczne, zboże, skóry). Dalej idzie Szwecja (samochody, metale, wyroby włókniste), Dania, Holandia, Belgia, i Szwajcaria. Pośrednictwo tych państw obejmuje przede wszystkim towary pochodzące z St. Zjedn. A. P., Brazylii, Argentyny, Egiptu, U. P. Afr. Indii Brytyjskiej, Chin, Japonii, Rumunii, Grecji oraz **z Polski.** Z Szwajcarii pochodzi pośredni (buchalteryjnie) import nawozów sztucznych pochodzenia norweskiego (saletra norweska).

Jak już zaznaczono Finlandia zdołała prawie że w zupełności uniknąć pośrednictwa w swym eksporcie. Wpłynęła na to przede wszystkim centralizacja handlu zagranicznego w rękach bardzo poważnych central sprzedaży (np. Fiński Związek Papierni, Fiński Związek Właścicieli Tartaków, Fiński Związek Celulozowy etc.), które posiadają stałych przedstawicieli w najważniejszych ośrodkach konsumcyjnych w Europie i poza Europą. Wyeliminowanie pośrednictwa w eksporcie nastąpiło głównie w dziedzinie celulozy, masy drzewnej, tektury, pozostały udział pośrednictwa przedstawia się: drzewo — Belgia 2%, Anglia 4%, kopalniaki (0,3%), papierówka (1.3%), forniery i dykt (7%), szpulek (7%), masła, wieprzowiny, jaj, borówek. W dziedzinie papieru jest pośrednictwo jeszcze stosunkowo poważne — 17% — i obejmuje reeksport do takich rynków jak Bałkany, Portugalia, pewne pozaeuropejskie rynki — Lewant oraz kolonie angielskie.

W eksporcie Finlandii zajmuje naturalnie Anglia pierwsze miejsce jako pośrednik (reeksporter), które jednak ogranicza się prawie wyłącznie do produktów drzewnych i papierniczych. Na drugim miejscu w reeksporcie stoi Szwecja (głównie w dziedzinie papieru, drzewa, żelaza, skór surowych i futerkowych.) Na trzecim obecnie miejscu stoją Niemcy, które zajmują się pośrednictwem przede wszystkim papieru. Reeksport „fiński" Holandii i Norwegii ogranicza się również w głównej mierze do papieru, zaś Danii również w dziedzinie drzewa. Znamiennym jest właśnie zmniejszenie się znaczenia Niemiec jako reeksportera towarów fińskich, i zajęcie przez Anglię i Szwecję miejsc kierowniczych w tej dziedzinie. Jeszcze temu lat 10 posiadały Niemcy bezwzględny monopol w reeksporcie towarów fińskich do rynków zamorskich, dziś zajmują trzecie miejsce. — Względy polityczne — współpraca „nordycka", oraz rola Anglii w dziedzinie eksportu fińskiego — wpłynęły niekorzystnie na stan posiadania Niemiec w towarów fińskich.

Wymieniamy tu poniżej szereg najważniejszych rynków konsumujących wyroby fińskie za pośrednictwem reeksportu.

Rynek	% pośrednictwa
U. P. Afryki	54
Brazylia	55
Argentyna	20
Indie Bryt.	83
Mosambik	44
Chiny	95
Australia	61
Chile	83
Urugwaj	48

W ostatnich czasach zwrócono uwagę na konieczność dalszego w tej dziedzinie zmniejszenia pośrednictwa w eksporcie do państw południowej Ameryki. W tym zakresie wykonuje „Finland Syd-Amerika Linjen" pionierską pracę. Dzięki planowej pracy w ścisłym kontakcie z organizacjami eksportowymi linia ta poważnie rozwija swoją działalność

na korzyść ekspansji handlowej Finlandii w tej części świata. Natomiast nie wykazuje Finlandia dotychczas żadnego większego zainteresowania w kierunku zmniejszenia pośrednictwa do rynków bałkańskich, Chin, lewantyńskiego etc. Badane są natomiast możliwości zwiększenia bezpośredniego handlu z Afryką Południową i Ameryką Środkową. Zdaniem obserwatorów istnieją niemałe szanse wyeliminowania obcego pośrednictwa do tych rynków.

Rozbudowa floty handlowej Finlandii i sieci przedstawicielstw jej czołowych organizacji eksportowych zagranicą wpłynie napewno na dalsze zmniejszenie się udziału państw trzecich w pośrednictwie tutejszego eksportu. Natomiast pośrednictwo w dziedzinie importu zawsze będzie zależeć od zagranicznych karteli, trustów etc., które bezwzględnie mają niekorzystny wpływ na możliwości wyeliminowania reeksportu.

Charakterystycznym jest, że dotychczasowe zmniejszenie się pośrednictwa obcego w dziedzinie eksportu Finlandii nastąpiło wyłącznie dzięki prywatnym wysiłkom tutejszych sfer gospodarczych, bez żadnego udziału czynników państwowych. Dopiero w ostatnich czasach zauważono pewną aktywność rządową w kierunku ułatwiania inicjatywie prywatnej w jej dążeniach (fundusz morski, kredyty i gwarancje eksportowe, współpraca ubezpieczeniowa, etc.).

Rynki frachtowe w okresie naprężenia politycznego

W okresie naprężenia politycznego, połączonego z groźbą wybuchu wojny, największe zmiany na rynkach frachtowych nastąpiły na morzach europejskich: Morzu Północnym i na Bałtyku. Na tych morzach sytuacja polityczna największy wywierała wpływ na transporty morskie.

Towarzystwa asekuracyjne podniosły stawki ubezpieczeniowe w dość wysokim procencie; z chwilą, gdy w dniu 22. VIII. br. stawki wynosiły 0.125%, to w dniu 28. IX. br. 2—3% i 3. X. br. — 2—3%.

Zarówno armatorzy, jak i załadowcy okazywali niepewność i tranzakcje nie chętnie były dokonywane. W Gdyni i w Gdańsku w tym okresie zmalało zapotrzebowanie na tonaż pod ładunki importowe, gdyż czechosłowackie większe zamówienia na rudę i inne surowce hutnicze były odwołane.

Rynki frachtowe na Dalekim Wschodzie i w portach La Platy w tym okresie doznały niespodziewanego ożywienia. Z Południowej Ameryki i Argentyny kierowane były duże transporty kukurydzy do Europy. Na Dalekim Wschodzie mimo wyższych stawek frachtowych, zapotrzebowanie tonażu było bardzo duże, specjalnie dla przesyłek pośpiesznych.

Po częściowym załatwieniu konfliktu europejskiego na morzu Północnym i na Bałtyku wystąpiło bardzo znaczne zapotrzebowanie tonażu pod ładunki. Wykonywane były liczne transporty, które opóźniły się na skutek naprężonej sytuacji politycznej. Pozatym duże zapotrzebowanie sezonowe pod węgiel i drzewo.

Stawki za ładunki, wobec zapotrzebowania tonażu, zwyżkowały w porównaniu do okresu przed kryzysem politycznym.

Mimo, zdawałoby się, załatwienia obecnego kryzysu politycznego, całkowita normalizacja rynku frachtowego jeszcze nie nastąpiła.

W Gdyni i Gdańsku notowane jest ożywienie.

Praca polskiej floty handlowej w 3 kwartałach b. r.

Statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem w 9-ciu miesiącach br. 1.237.403,2 ton, w tym w imporcie 344.313,1 ton, w eksporcie 801.963,6 ton, w tranzycie 6.330 ton i w przewozie między portami obcymi 84.397,5 ton. W porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego ogólne przewozy wzrosły o 53.929 ton (r. 1937 — 1.183.474,5), w imporcie udział polskiej bandery powiększył się o 6.733,1 ton (r. 1937 — 337.780.1 ton), w eksporcie zaś o 131.6 ton (r. 1937 — 801.832 ton). Tranzyt morski i przewóz między portami obcymi wzrósł o 47.065 ton (r. 1937 — 43.862.5 ton).

W poszczególnych miesiącach przewozy na statkach pod polską banderą przedstawiały się następująco:

	r. 1938 ton	r. 1937 ton
styczeń	110.394	110.969
luty	118.616	112.596
marzec	119.696	131.595
kwiecień	128.961	123.058
maj	147.524	131.276
czerwiec	134.996	134.501
lipiec	165.712	151.824
sierpień	139.825	143.228
wrzesień	171.479	142.427
	1.237.403	1.183.474

Udział poszczególnych polskich towarzystw żeglugowych w pracy polskiej floty handlowej wyraził się w następujących cyfrach:

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 655.367. ton towarów, co oznacza spadek o 47.420,5 ton w porównaniu do tego samego okresu roku ubiegłego, w którym przewieziono na statkach tego towarzystwa 702.788 ton.

Ponieważ w rb. „Żegluga Polska" zwiększyła swój tonaż o 2.000 DW, motorowce „Rozewie" i „Oksywie" przewozy zdawałoby się powinny ulec zwiększeniu. Spadek tłumaczy się zmianą strukturalną przewozów trampów towarzystwa. O ile w ubiegłym roku statki przewoziły towary masowe jak kostkę granitową ze Szwecji i inne, to w tym roku nastąpiło przejście na przewóz towarów więcej wartościowych, drobnicy.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe przewiozło na swoich statkach 87.136 ton, wobec 84.373 ton w tym samym okresie roku ubiegłego.

Przy obliczaniu przewozu ładunków na statkach Linii Żeglugowych „Gdynia — Ameryka" stwierdzimy wyjątkowy wzrost cyfr przewozu za ten okres, który wynosił 118.434 ton, wobec 47.262 ton w r. 1937. Wzrost ten tłumaczy się, jednak tym, iż w obliczeniach przewozów za rok ubiegły nie uwzględniono przewozów towarzystwa na linii palestyńskiej, oraz przewozów na statkach charterowanych na linii meksykańskiej i południowo-amerykańskiej.

W przewozach na statkach „Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego „Polskarob" nastąpił wzrost z 349.031 ton na 376.443 ton.

Wzrost ten spowodowany został uruchomieniem nowego statku „Robur VIII", oraz wykorzystaniem tonażu przy przewozach węgla angielskiego i niemieckiego do portów obcych w podróżach powrotnych. Przewozy te spowodowały również wzrost przewozów między portami obcymi.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc wrzesień 1938 roku

Naprężona sytuacja polityczna wywarła swe piętno na kształtowanie się rynku frachtowego gdyńsko-gdańskiego: mianowicie frachtowanie tonażu we wszystkich dziedzinach napotykało na ogromne trudności, gdyż armatorzy decydowali się na frachtowanie swego tonażu do i z południowo wschodnich portów bałtyckich, specjalnie z Gdyni i Gdańska, tylko w wypadkach, gdy ich statki były w pozycji prompt. Wskutek tego stawki frachtowane podskoczyły znacznie wzwyż. I tak gdy płacono w ostatnim tygodniu września za statek 2000 tons z Gdańska do Göteborga sh. 3/—, dzień później za tą samą wielkość płacono sh. 6/—. Jak już wspomnieliśmy frachtujący byli zmuszeni płacić za statki w pozycji prompt przynajmniej o 1/— sh. więcej, a z frachtowaniem na dalsze terminy woleli odczekać wyjaśnienia się sytuacji politycznej.

Drzewo.

W pierwszej połowie września eksport drzewa do Anglii był dość ożywiony podczas gdy z poprzednio wspomnianych powodów, eksport w drugiej połowie miesiąca prawie że ustał.

Do Londynu płacono:

za D/B/B . . . . — sh. 26/—
Baltwood Net
za drzewo twarde obrzynane . . . . . — sh. 45/—
Baltwood Gross
za drzewo twarde nieobrzynane . . . . . — sh. 50/—
Baltwood Gross

Do Hullu:

za D/B/B . . . . — sh. 50/—
Baltwood Gross
za drzewo twarde obrzynane . . . . . — sh. 48/—
za drzewo twarde nieobrzynane . . . . . — sh. 53/—

Do Tynedock:

za D/B/B . . . . — sh. 55/—

Do portów zach. wybrz. Garston i Perston:

za D/B/B . . . . — sh. 40/—

Do Manchester i Liverpool:

za D/B/B/ . . . . — sh. 38/—

Poza tym wspomnieć należy o zafrachtowaniu około 1000 faths. do Gandawy po sh. 30/—.

Pierwsze dni października wykazały dalszy wzrost stawek frachtowych, która to tendencja utrzyma się niewątpliwie do listopada.

Żaglowce.

Niepewny stan polityczny spowodował również i w dziedzinie frachtowania małego tonażu pewien zastój, podczas gdy w pierwszej połowie września zanotować było można dość żywy eksport makuchów do Danii, za które płacono Rmk. 4,75 do Rmk. 5,— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus. W drugiej połowie miesiąca jednakże stawki poszły znacznie w górę a podaż tonażu zmalała.

Wspomnieć należy o zafrachtowaniu 400 to. zboża do Aalborg po Rmk. 5,—. Poza tym odprawiono cały szereg mniejszego tonażu z ładunkiem drzewa do Kopenhagi i portów prowincjonalnych, o wielkości ca 60 stds. za które płacono sh. 25/— za std. Również odprawiono cały szereg małych statków do prowincjonalnych portów Holandii, które szły na poczet kontraktów zawartych na wiosnę b. r., po Hfl. 15.—.

Zboże.

We wrześniu eksport zboża ożywił się. Niestety już w ostatecznej dekadzie stawki podskoczyły z sh. 3/3 na 3/6 i 3/9 hamując przez to częściowo eksport.

W pierwszych dniach października stawki spadły na sh. 3/— gold do sh. g. 3/3 i należy przypuszczać, że na tym poziomie utrzymają się do listopada.

W związku ze specjalnymi warunkami sprzedaży do Belgii, wyeksportowano do Belgii (Antwerpii) większą ilość zboża (żyta i jęczmienia) po stawce wyżej wspomnianej. Eksport zboża polskiego do Niemiec na zasadzie kompensacji jest regulowany przez „Rechsgetreidestelle", który to urząd przez swoje organy bliźniacze podstawia tonaż, gdyż eksporterzy polscy sprzedali f. o. b. Zarówno klarowanie jak i frachtowanie tego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel.

Jak już poprzednio wspomnieliśmy, eksport węgla wykazał pewne ożywienie. Stawki frachtowe uplasowały się powyżej poziomu ubiegłego miesiąca za wyjątkiem ostatniego tygodnia września, wykazują tendencję stałą. Na ogół płacono z Gdyni/Gdańska do Danii sh. 5/— do 5/6.

Do Południowej Szwecji sh. 5/3 do 6/—. Do Rouen sh. 6/6 do 7/—, do Bordeaux sh. 7/6 do 8/—.

W październiku stawki frachtowe pójdą lekko wzwyż, po czym od połowy listopada niewątpliwie lekko opadną.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

W SPRAWIE TYMCZASOWEGO UREGULOWANIA KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA OBSZARZE ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO ORAZ ZE ŚLĄSKIEM ZAOLZAŃSKIM

W komunikacji towarowej pomiędzy stacjami oraz punktami granicznymi położonymi na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i na obszarze W. M. Gdańska a stacjami Śląska Zaolzańskiego stosuje się łamane obliczanie przewoźnego w ten sposób, że na odcinku pomiędzy stacjami Śląska Zaolzańskiego a dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami, stosuje się taryfy kolei czesko-słowackich przewidzianych dla obrotu wewnętrznego na odcinku zaś pomiędzy dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami a stacjami oraz punktami granicznymi położonymi na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i na obszarze W. M. Gdańska — taryfy P. K. P. część I B i część II zeszyty 1 i 2 oraz taryfy wyjątkowe zeszyt 6 oznaczone symbolem „w“ i „g“.

Obszar ważności taryf specjalnych lub wyjątkowych taryfy towarowej P. K. P. obowiązujących od i do wszystkich stacyj rozszerza się na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami. Obszar ważności taryf specjalnych i wyjątkowych o ograniczonym obszarze nadania lub przeznaczenia, albo o ograniczonym jednym i drugim obszarze rozszerza się odpowiednio na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami, jeżeli zostały spełnione warunki stosowania tych taryf oraz zachowany został w przewidzianych tych taryfach kierunek przewozu.

Wyżej wskazanych zasad należy przestrzegać analogicznie przy stosowaniu taryfy czesko-słowackiej. Dla importu i eksportu przez porty Polskiego Obszaru Celnego może być stosowana polsko-czeskosłowacka taryfa portowa według stanu z dnia 1 października 1938 r. w komunikacji towarowej pomiędzy stacjami położonymi na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i na obszarze W. M. Gdańska a stacjami Śląska Zaolzańskiego dopuszcza się używanie tylko wewnętrznych listów przewozowych nakładu polskiego.

W komunikacji towarowej pomiędzy stacjami położonymi na Śląsku Zaolzańskim a zagranicą z wyjątkiem Czechosłowacji — zarówno w przejściu bezpośrednim jak i w tranzycie przez obszar Rzeczypospolitej Polskiej oraz obszar W. M. Gdańska jakoteż przez Czechosłowację i inne kraje obowiązują taryfy według stanu z dnia 1 października 1938 r. jednakowoż taryfy bezpośrednie (związkowe) mają zastosowanie tylko wtedy, jeżeli przewidziane dla przewozu w tych taryfach przejścia graniczne są otwarte. W komunikacji towarowej pomiędzy stacjami Śląska Zaolzańskiego a Czechosłowacją stosuje się taryfy czesko-słowackie według stanu z dnia 1 października 1938 r. jednakowoż z łamanym obliczeniem przewoźnego od lub do punktów stycznych polsko-czeskosłowackich.

WĘGIEL I MIAŁ Z ZAOLZIA.

Przy przewozie ze stacyj Śląska Zaolzańskiego węgla i miału z poz. 250 K. t. należy stosować taryfy obowiązujące od kopalń położonych na terenie G. Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego (Grupa WK taryf Zeszytu 1 Tar. Tow.). Może być przy tym stosowana polsko-czechosłowacka taryfa towarowa wg stanu z dnia 1. 10. 1938 r.

OBNIŻENIE STAWEK PRZEWOZOWYCH DLA TŁUSZCZÓW W RUCHU TOWAROWYM MIĘDZY PORTAMI GDYNIA/GDAŃSK I CZECHOSŁOWACJĄ.

Z ważnością od 20. 9. 38 rozszerzona została taryfa artykułowa Nr 41 dla tłuszczów i olejów czesko-polskiej tar. dla komunikacji z portami morskimi II/3 ważna w obu kierunkach). To rozszerzenie odnosi się do artykułu sadło wieprzowe, dla którego stosuje się w ruchu z niżej wymienionymi stacjami następujące stawki:

Berehovo	B	—	4200/3120
Cesky Tesin	B	—	2790/2100
Melnik	B	—	3400/3140
Pardubice	B	—	3050/2760
Teplice—Sanov	B	—	2900/2620

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO ZA CYNK, OŁÓW I MIEDŹ W KOMUNIKACJI POMIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A CZECHOSŁOWACJĄ.

Z ważnością od 20 września 1938 r. rozszerzona została taryfa artykułowa nr 32 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi część II/6 na cynk, również cynk osadowy punktu E1, ołów punktu F1 oraz miedź punktu B. Obniżenie tego przewoźnego przedstawia nam następujące zestawienie:

Povrly	E1	2010	1840
	F1	2010	1820
Stod	B	2960	2680
	E1	2580	2310
	F1	2580	2270
Strančice	E1	2750	2410
	F1	2750	2370
Usti nad Labem	E1	2080	1900
Závrátec—Tremonice	E1	2760	2420
	F1	2760	2380
Žarnovica	B	3120	2820

OBNIŻENIE STAWEK FRACHTOWYCH DLA SZKŁA DĘTEGO Z CZECHOSŁOWACJI DO PORTÓW GDAŃSK/GDYNIA.

Obniżono stawki frachtowe dla szkła dętego pozycji B-2a, b taryfy art. Nr 106 II/3 czesko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami Gdańsk/Gdynia. Od stacji Dubnany oblicza się następujące stawki:

1) dla szkła dętego w skrzyniach, koszach lub beczkach (B2a) 3490 hc., wzgl. 3080 hc. za 100 kg przy zapłacie za 5 wzgl. 10 t;
2) dla szkła dętego opakowanego papierem lub luzem ułożone w sianie, słomie itp. (B2b) 3010 wzgl. 2580 hc. za 100 kg przy zapłacie za 5 wzgl. 10 t.

Obniżka ta ważna jest od dnia 20 września 1938 r.

ZNACZNE OBNIŻENIE FRACHTÓW WYWOZOWYCH DLA PSZENICY RUMUŃSKIEJ.

Frachty wywozowe dla pszenicy zostały w Rumunii z ważnością od dnia 20. 9. 38 zniżone o 30%. Ta dalekoidąca obniżka obowiązuje do dnia 15 grudnia 1938 r. Ponieważ obniżka to obowiązuje również przy wywozie pszenicy rumuńskiej przez suchą granicę, należy się spodziewać wzrostu tranzytu przez porty polskie.

POTANIENIE PRZEWOŹNEGO DLA PAPIERU DRZEWNEGO DRUKOWEGO PRZEZNACZONEGO DO WYWOZU MORSKIEGO.

Dla wywozu morskiego papieru drzewnego drukowego, a mianowicie rotacyjnego i płaskiego pozycji 1011 obowiązywała dotychczas taryfa specjalna PN-20, przy czym przewoźne obliczano według klasy 10 a lub b. W obliczaniu przewoźnego nastąpiło z ważnością od 21 października br. potanienie za przewóz ponad 321 km. Przewoźne oblicza się jak następuje:

Za odległość do 320 km według klasy 10 a lub b

km	dawniej za 5 t	dawniej za 10 t	obecnie za 5 t	obecnie za 10 t
	gr	gr	gr	gr
321—330	416	310	416	306
331—340	425	316	425	306
341—350	433	322	433	306
351—360	442	328	442	306
361—370	450	334	450	306
371—380	458	340	458	306
381—390	467	346	467	306
931—590	stopn. od 475 do 596	od 352 do 438		

Przy odległościach ponad 391 km oblicza się w przyszłości przewoźne według klasy 12 a lub b.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA BLOKÓW ITD., ŻELAZA FASONOWEGO I STALI ITD., BLACHY, PŁYT ITD. PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK.

Taryfa specjalna PM — 34 ma ważność dla bloków podwalcowanych, kęsów, rygli itd. zawartych w pozycji taryfowej 1203, oraz dla żelaza i stali sztabowej i fasonowej pozycji taryfowej 1204 a, b, c jak również dla blachy i płyt żelaznych i stalowych itd. poz. tar. 1205 a, b, c klasyfikacji towarowej. Wyżej wymienione towary mogą być w przyszłości nadawane na stacji Radomsko, przy czym obliczany jest fracht 207 gr wzgl. 173 gr wzgl. 138 gr przy przewozie 5 t wzgl. 10 t wzgl. 15 t.

POTANIENIE PRZEWOŹNEGO DLA OLEJU KREOZOTOWEGO IMPORTOWANEGO PRZEZ GDAŃSK/GDYNIĘ.

Za przesyłki oleju impregnacyjnego i kreozotowego, które zostają nadane w czasie od 21. 10. do 31. 10. 38 na polskich kolejowych stacjach portowych, oblicza się przewoźne według klasy 12 a, b na podstawie nowej taryfy wyjątkowej pk-17, o ile stacjami przeznaczenia są następujące stacje kolejowe: Dziedzice, Mińsk, Mołodeczno i Zadwórze. W wypadku nadania tych przesyłek nadawca winien na liście przewozowym umieścić następującą uwagę: „Towar do zużycia w zakładzie impregnacyjnym odbiorcy".

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA WAPNA GASZONEGO PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Wapno gaszone z pozycji 212 klasyfikacji towarowej oblicza się od dnia 15 października 1938 r. według taryfy wyjątkowej ph-12. Stawka przewozowa od stacji Kielce przy wywozie morskim przez Gdynię i Gdańsk wynosi 87 gr za 100 kg przy zapłaceniu 10 t przy każdej przesyłce.



Barki wiślane z cukrem przy nabrzeżu Polskim

TARYFA TOWAROWA CZĘŚĆ II ZESZYT 3 (TARYFY SPECJALNE PM.)

Z ważnością od dnia 25 września 1938 r. została włączona do wykazu stacyj przy których znajdują się huty żelaza i stali (załącznik nr 1) oraz do wykazu stacyj przy których znajdują się zakłady metalurgiczne (załącznik nr 2) stacja Rozwadów. Wymienione załączniki ograniczają stosowanie taryf specjalnych PM w obrocie z portami morskimi w Gdyni i w Gdańsku wyłącznie do wykazu stacyj z których większość znajduje się na Śląsku. Włączenie tak ważnego węzła kolejowego jakim jest stacja Rozwadów do wykazu stacyj korzystających z ulg taryfowych przez stosowanie taryf specjalnych PM przyczyni się do znacznego ożywienia ruchu na tej drodze przewozu.

WYWÓZ MORSKI DLA BIELI CYNKOWEJ I SATYNOWEJ PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK TAŃSZY.

Z dniem 15 października 1938 r. zmieniona została taryfa specjalna PJ — 86 zawarta w polskiej taryfie portowej część II zeszyt 3 w odniesieniu do obliczania przewoźnego oraz w odniesieniu do szczególnych warunków stosowania w ten sposób, że oblicza się w przyszłości przewoźne według następującego rozporządzenia:

a) dla przesyłek drobnicowych oblicza się fracht według klasy III.

b) przesyłki wagonowe taryfują według klasy 11 a, b z 30%-wym obniżeniem.

Wysokość przewoźnego w przyszłości nieuzależniona będzie od osiągnięcia minimalnej ilości 2.500 t, lecz według szczególnych warunków stosowania.

POTANIENIE STAWEK FRACHTOWYCH DLA SZKŁA TAFLOWEGO PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Szkło taflowe nieoszlifowane, niepolerowane, okienne półlagrowe i lagrowe, przezroczyste i matowe grubości do 3 mm pozycji taryfowej 1163 a korzystać będzie w przyszłości także z udogodnień frachtowych taryfy wyjątkowej ph — 28, tzn. że przewoźne obliczane będzie według klasy 13 a, b również przy nadaniu przesyłki ze stacji Inowrocław, Krzywda, Tłuszcz i Woropajewo.

JAJA DO WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ I GDAŃSK.

Z ważnością od 15 października 1938 r. zmienione zostały szczególne warunki stosowania taryfy specjalnej PB-24 polskiej taryfy specjalnej II/2 w ten sposób, że dochodzi do nich jeszcze następujący ustęp:

Opłaty niniejszej taryfy stosuje się również w drodze zwrotu do przesyłek jaj nadawanych do zamrażalni, o ile odbiorca przesyłki w terminie do 6 miesięcy od daty wykupienia listu przewozowego, na podstawie którego w miejscu zamrażania otrzymał przesyłkę, udowodni, że na każdych 100 kg brutto jaj w opakowaniu wywiózł za granicę celną morzem co najmniej 60 kg brutto jaj w stanie płynno-mrożonym (z poz. 126 k. t.) w opakowaniu, przy czym jako nadawca na konosamentach przesyłek nadanych za granicę celną musi figurować odbiorca przesyłki pierwotnej.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA SZPULEK PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

Przez wprowadzenie nowej taryfy specjalnej PE-81, która ma ważność dla szpulek, szpul oraz wałków, niemalowanych, niepoliturowanych itd. pozycji taryfowej 944 a. obniżone zostało przewoźne dla wymienionych towarów przy nadaniu z stacji Mosty do stacji portowych w Gdańsku i Gdyni na klasę 13 a lub b.

WPROWADZENIE NOWEJ TARYFY TOWAROWEJ KOLEI ŻELAZNYCH NA OBSZARACH RZECZYPOSPOLITEJ I W. M. GDAŃSKA (LINIE NORMALNOTOROWE) (CZ. I A).

Z dniem 1 października 1938 r. została wprowadzona nowa taryfa towarowa kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta Gdańska (linie normalnotorowe (część I A, zawierająca przedruk Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych) ogłoszonego w Dz. U. R. P. nr 73 z 38 r., poz. 521) oraz Przepisy Wykonawcze do tego Regulaminu. Równocześnie traci moc obowiązującą taryfa towarowa część I A ogłoszona w Dz. Tar. i Zarz. Kolej. nr 40. poz. 438 z 1931 r. z wyjątkiem Załącznika A do § 4 Regulaminu przewozu, który po-

zostaje w mocy aż do odwołania. Formularze listów przewozowych (także na okaziciela) i ich wtórników przewidziane w wycofanej obecnie tar. cz. I A mogą być używane aż do wyczerpania zapasów. Cena nowej taryfy wynosi 4 zł.

WPROWADZENIE DODATKOWEGO TERMINU DOSTAWY NA STACJACH PORTOWYCH W GDYNI I W GDAŃSKU.

Z ważnością od dnia 1 października 1938 r. został wprowadzony dla przesyłek zwyczajnych nadawanych na stacjach portowych w Gdyni i w Gdańsku dodatkowy termin dostawy wynoszący 1 dzień. Rozporządzenie powyższe obowiązuje aż do odwołania.

UISZCZANIE OPŁAT ZA SKŁADOWANIE TOWARU W MAGAZYNACH.

Na podstawie rozporządzenia (Dz. Ust. R. P. Nr 8, poz. 88 z dnia 4 II 1936 r.) Urząd Morski inkasuje w okresach dwutygodniowych należność za składowanie towaru, a niezależnie od tego — jeżeli należności te nie zostaną zgłoszone w ciągu 2 dni od daty wystawienia rachunku — Urząd Morski pobiera odsetki za zwłokę w wysokości 9% p. a. Należności te oraz odsetki pobierane są od firmy, administrującej danym magazynem Urzędu Morskiego bez względu na to, czy właściciel towaru jest znanym, czy też towar leży w magazynie do dyspozycji właściciela towaru, na razie jeszcze nieznanego.

DOTYCZY ZAKAZU ZALICZEŃ I ZALICZEK W GOTOWIŹNIE PRZY PRZESYŁKACH MIĘDZYNARODOWYCH.

Z dniem 1 listopada 1938 r. przesyłki nadane do przewozu na stacjach kolei zagranicznych do stacyj kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska nie mogą być obciążone zaliczeniami ani zaliczkami w gotowiźnie. Nie dotyczy to przesyłek nadanych do przewozu na stacjach kolei zagranicznych do stacyj portowych i w Gdańsku, a przeznaczonych do dalszego wywozu morzem. Rozporządzenie to ma swoje uzasadnienie w ograniczeniach dewizowych.



Chłodnia Portowa ładuje na ss. „Baltrover" masło i bekony do Anglii

PODWYŻSZENIE SKŁADOWEGO WSKUTEK NADMIERNEGO NAGROMADZENIA SIĘ PRZESYŁEK W MAGAZYNACH KOLEJOWYCH.

Z powodu nadmiernego nagromadzenia się przesyłek drobnych w magazynie kolejowym na stacji Gdynia, D. O. K. P. w Toruniu podwyższyła na czas od 13 grudnia 1936 r. aż do odwołania do 3-krotnej wysokości opłatę za przechowanie przesyłek w magazynie kolejowym na stacji Gdynia.

DODATEK ZIMOWY DO SZWECJI.

Przy przyszłych transakcjach eksportowych do Szwecji należy uwzględnić przy stawkach frachtowych również następujące dodatki zimowe: Szwecja wschodnia (Kalmar, Norrköping, Sztokholm) 20% od dnia 1 grudnia 1938 r. do 31 marca 1939 r., Szwecja północna (Sundsvall, Hernösand, Oernsküldsvik, Holmsund, Skelleftea, Lulea) 25% od dnia 1 liktopada 1938 r. do 31 marca 1939 r.

WPROWADZENIE NOWEJ TARYFY MIĘDZYNARODOWEJ NA PRZEWÓZ TOWARÓW KOLEJAMI ŻELAZNYMI.

Z dniem 1 października 1938 r. została wprowadzoną w życie nowa taryfa międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznymi, zawierająca przedruk Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi podpisanej w Rzymie dnia 23. 11. 1933 r i. ogłoszonej w Dz. U. R. P. nr 89 z roku 1937, po. 642, ujednostajnione postanowienia dodatkowe ustalone przez Międzynarodowy Komitet Przewozów Kolejami Żelaznymi oraz łżejsze warunki przewozu przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo na podstawie KMT.

Równocześnie traci moc obowiązującą wraz z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami taryfa międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznymi ogłoszona w dzienniku taryf i zarządzeń kolejowych z 1928, nr. 7, poz. 39.

Konwencja Międzynarodowa o przewozie towarów kolejami żelaznymi podpisana w Bernie dnia 23. 10. 1924 r. i przedrukowana w powołanej w § 2 Taryfie Międzynarodowej pozostaje w mocy aż do odwołania w komunikacji z Finlandią, Grecją, Hiszpanią i Turcją. Cena nowej taryfy wynosi 4,00 zł za egzemplarz.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ŻEGLUGA

TRAMPOWY POOL KOMPENSACYJNY

Ponowny kryzys w żegludze i gwałtowny spadek stawek frachtowych w morskich przewozach trampowych zmusza armatorów do szukania ratunku dla swych przedsiębiorstw. Jednym z takich środków miała być umowa międzynarodowa armatorów posiadających trampy, a polegającym na tym, że pewną ilość tonażu trampowego armatorzy dobrowolnie wycofują z żeglugi, za co otrzymują odszkodowanie z specjalnego funduszu utworzonego ze składek wszystkich armatorów. Przeprowadzone obecnie głosowanie wśród armatorów angielskich wykazało wprawdzie, że większość ich jest za utworzeniem „poolu wyrównawczego", ale większość ta nie jest znowu tak duża, bo nie przekracza 60% reprezentowanego przez wszystkich armatorów tonażu, gdy na opozycję przypada 33%, a do powstrzymujących się od głosu należy 6,6%.

Jako motywy negatywnego stosunku do „poolu" przytaczano rozmaite zarzuty, między innymi i ten, że przestarzały tonaż, który w normalnych czasach poszedłby na złom, obecnie będzie unieruchomiony w portach i właściciele jego będą otrzymywali odszkodowanie wystarczające na pokrycie kosztów „uwiązania". Zarzut ten jak i inne nie są jednak tak ważkie, aby mogły usprawiedliwić rozbicie tak ważnego poczynania jak szukania dróg międzynarodowego porozumienia w żegludze światowej i stworzenie możliwych warunków pracy dla trampów. Głównym motywem jest niezadowolenie Anglików z tego powodu, że „pool wyrównawczy" daje obcym armatorom takie same korzyści co i angielskim, gdy tymczasem obcy armatorzy otrzymują po zatym jeszcze pomoc od swoich rządów, a angielscy tej pomocy nie mają. Wyniki więc głosowania wskazywałyby na to, że wśród armatorów angielskich przeważa obecnie opinia, iż pomoc rządowa da im większe korzyści niż porozumienie międzynarodowe.

ZAROBKI TRAMPÓW

Na marginesie ostatnio ogłoszonych zarobków brutto, angielskich towarzystw kolejowych wykazujących w porównaniu z ubiegłym rokiem 3,5% ich spadek, prasa żeglugowa podnosi, że w porównaniu z shippingiem są wyniki bardzo korzystne. Obecnie stawki frachtowe dla trampów spadły w porównaniu sprzed rokiem (sierpień) średnio o 34,6%, duża ilość tonażu nie mogąca rentownie pracować po tych stawkach jest uwiązana, to też obliczać należy, że zarobki brutto w ostatnich 12 miesiącach zmniejszą się o ca. 50% albo i więcej w porównaniu z takim okresem roku poprzedniego. Wskaźnik frachtowy jak podkreśla praso żeglugowa nie daje pełnego obrazu sytuacji floty trampowej i jej zarobków brutto, gdyż nie uwzględnia on ani tonażu zupełnie uwiązanego, ani częściowo tylko czynnego.

NIEMIECKA FLOTA HANDLOWA NA POCZĄTKU 1938 R.

Według „Wirtschaft und Statistik", wydawnictwa Niemieckiego Urzędu Statystycznego, niemiecka flota handlowa liczyła na 1 stycznia 1938 r. 3 668 jednostek pojemności 4,1 mil. trb. osiągając 79% stanu przedwojennego i 95% najwyższego stanu po wojnie (w 1931 r.).

Stan floty wynosił w 1000 trb.:

na 1 stycznia	1914	5 239
„ „	1920*)	320
„ „	1924	3 008
„ „	1931	4 364
„ „	1933	3 957
„ „	1934	3 808
„ „	1935	3 737
„ „	1936	3 705
„ „	1937	3 887
„ „	1938	4 132

*) szacunkowo

Poniższa tabela uwidacznia zmiany jakie zachodziły w stanie floty w ciągu poszczególnych lat, mianowicie:

Przybyło w 1000 ton br.	**1934**	**1935**	**1936**	**1937**
Nowozbudowanych . . .	31·6	119,4	183,1	187,7
Nabytych zagranicą . . .	6,2	50,1	63,2	113,9
Innych	20,6	4,7	8,9	4,8
Razem 1000 trb. . .	58,4	174,2	255,2	306,4
jednostek	141	111	151	189
Ubyło tonażu w 1000 trb.	**1934**	**1935**	**1931**	**1937**
Rozebrano na złom	25,0	50,7	2,0	2,1
Zginęło . . . . . , . .	23,1	4,1	27,2	22,7
Sprzedano	69,2	142,4	37,3	20,5
Inny ubytek	12,2	8,9	6,6	16,0
Razem w 1000 trb. . .	129,5	206,1	73,1	61,3
jednostek . .	119	130	89	100

Zwiększenie lub zmniejszenie

	1934	1935	1936	1937
w 1000 trb.	— 71,1	— 31,9	+ 182,1	+ 245,1
jednostek	+ 22	— 19	+ 62	+ 89

W ciągu 5 lat 1933—1937 przybyło nowych statków przeszło 553 tys. trb. w tym 370,8 trb. w ciągu dwuch ostatnich lat. Na ogólną liczbę tonażu 4,1 mil. trb. przeciętna wielkość statku wynosi 1 127 trb.; najwięcej, bo 38,8% (1,6 mil. trb.) przypada na statki wielkości od 5 000 do 10 000 trb., 14,1% na statki od 3 000 do 5 000 trb., 10,6% na statki od 10 0000 do 20 000 trb. i wreszcie 6,5% na statki większe.

Ponieważ światowy rynek żeglugowy staje się obecnie coraz trudniejszy ze względu na silną konkurencję spowodowaną rozbudową tonażu światowego przy jednoczesnym spadku wymiany towarowej — o wartości floty poszczególnych państw i jej zdolności konkurencyjnej decyduje wiek statków i związana z tym ich nowoczesność i wydajność.

Przyjmuje się, że przeciętne trwanie statku wynosi 20 lat, zatym na odnowienie floty powinno przypaść co roku 5% ogólnego tonażu.

Na trzy najmłodsze roczniki przypadało w 1934 r. 1,4%, a w 1938 r. już 11,3%. Z liczb tych wynika, że odnowienie floty niemieckiej nie osiąga jeszcze normy teoretycznej (50%), jednak co roku do niej się zbliża.

	Procent przypadający 1 stycznia				
	1934	1935	1936	1937	1938
na statki w wieku:					
poniżej 1 roku	0,5	0,7	2,6	3,8	3,6
od 1 do 3 lat	0,9	1,1	2,0	4,7	7,7
od 3 do 10 lat	33,4	31,2	27,4	23,6	18,3
od 10 do 20 lat	45,9	45,4	47,3	47,9	50,2
ponad 20 lat	19,3	21,6	20,7	20,0	20,2

Zgodnie z ogólną tendencją w żegludze flota niemiecka wykazuje stały wzrost ogólnego tonażu motorowców z 14,7% w 1933 na 19,9% w 1938 r. oraz zmniejszenie tonażu parowców z 80,3% do 75,5% w tymże czasie. Dla połowy (51,4%) tonażu portem macierzystym był Hamburg, dla jednej trzeciej (33,1%) porty Bremy; niemieckie porty bałtyckie liczyły 15,9% ilości statków (583) i 7,1% tonażu (293 511 trb.), w tym Szczecin 3,3% (120) statków i 2,7% (111 074 trb.-tonażu.

Niemieckie towarzystwo żeglugowe „Hapag" uzupełnia swą flotę nowoczesnymi towarowcami o dużej szybkości. W ostatnim czasie trzy takie statki zostały dla „Hapagu" spuszczone na wodę, przed kilku tygodniami motorowiec „Patria", a następnie „Osorno", obydwa przeznaczone na linie do zachodnich wybrzeży Południowej Ameryki, ostatnio zaś motorowiec „Steiermark', przeznaczony dla linii Dalekiego Wschodu. „Steiermark" posiada około 9 000 ton pojemności, szybkość jego wynosi 12 węzłów.

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ STANÓW ZJEDN.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych zażądała od stoczni amerykańskich ofert na budowę 12 statków towarowych po 11 926 ton każdy. Jeżeli cena ofert będzie mniej więcej odpowiadała obliczonej przez Komisję, zamówienia będą bezzwłoczne. Charakterystyczna dla obecnych czasów jest waga jaką przywiązuje Komisja do szybkości statków (16,5 węzłów) i do udogodnień w pomieszczeniach dla załogi.

Według ostatnich wiadomości budowa wielkiego transatlantyku zamówionego przez „United States Line", którego pojemność wynosić będzie 34 000 t, i który ma utrzymać razem z „Manhattan" i „Washington" stałą komunikację między Nowym Yorkiem a portami północnymi Europy do Hamburga, ma być przyśpieszona. Okręt ten ma być już 15. VII. 1939 r. spuszczony na wodę, a 20. II. 1940 roku oddany do użytku. Szybkość tego statku wynosić będzie 24 węzły i obliczony jest na 1 219 pasażerów. Załoga statku ma składać się z 639 osób.

ŻEGLUGA DUŃSKA I BILANS PŁATNICZY

Z brutto dochodów żeglugi duńskiej w r. 1937 wynoszących 275 milj. koron, po potrąceniu kosztów z zagranicy, figuruje w bilansie płatniczym 188 milj. koron. Żegluga duńska w wysokim stopniu uzależniona jest od ruchu między portami obcymi.

Podczas gdy tylko 40% duńskiego handlu zagranicznego idzie pod duńską banderą, duńskie statki przewożą rocznie około 10 milj. ton towarów między portami zagranicznymi.

SPADEK UWIĄZANEGO TONAŻU W SZWECJI I NORWEGII

Według najnowszej statystyki szwedzkiego związku armatorów tonaż uwiązany w Szwecji zmniejszył się w ostatnim miesiącu znacznie i wynosił na dzień 1 października br. tylko 47 statków poj. 126 657 ton wobec 80 statków poj. 225 663 ton w początku września br. Spadek ten dotyczy przede wszystkim małych jednostek od 1000 do 2000 ton, ilość których spadła z 56 statków na 30. Również w Norwegii tonaż uwiązany uległ zmniejszeniu. W dniu 1 października unieruchomione były 92 statki — 467 923 ton poj. wobec 101 statków, 502 278 ton poj. we wrześniu. Pomiędzy tym bezrobotnym tonażem znajduje się 29 tankowców o 268 658 ton pojemności.

STRATY ŻEGLUGI ŚWIATOWEJ

według danych „Germanischer Lloyd" wyraziły się w następujących liczbach: w II kwartale 1938 r. wyniosły 86 jednostek, 189 615 brt., w tym 148 897 brt. parowców, 34 092 brt. motorowców, 1 542 brt. żaglowców z motorem a 5 082 brt. żaglowców. Największe straty miała Anglia 66 160 brt., dalej Francja 32 108 brt., Japonia 22 041 brt., Hiszpania 14.314 brt., Grecja 9 989 brt,, Chiny 7 789 brt., Dania 6 645 brt., U. S. A. 5 277 brt., Panama 5.005, Chile 4 375, Italia 3 802, Norwegia 3 679, Rosja 3 554, Niemcy 2 104, Portugalia 1 385, Belgia 620, Peru 495 i Finlandia 273. Ogólna strata w żegludze światowej w pierwszym półroczu 1938 r. wyniosła 196 jednostek — 333.161 brt. wobec 178 jednostek — 194 120 w tym samym okresie roku ubiegłego.

BUDOWA TONAŻU ŚWIATOWEGO

Według danych „Lloyd Register" w dniu 1 października 1938 r. znajdowało się w budowie 685 jednostek z pojemnością 2 712 277 brt. w tym parowców 227 — 948 641 brt., motorowców 426 — 1 751 277 brt., co oznacza w porównaniu do 1 lipca br. spadek o 114 625 brt. Najwięcej statków budują stocznie angielskie — 183 — 885 481 brt., następnie w Niemczech — 133 — 382 971 brt., trzecie miejsce zajmuje Japonia z 319 862 brt., dalej U. S. A. — 250 909 brt.. Holandia 246 892 brt., Italia — 153 485 brt., Szwecja — 116 950 brt., Dania — 111 690 brt., Francja — 78 425 brt., kolonie brytyjskie 38 987 brt., Norwegia 30 602 brt., Gdańsk 28 324, Belgia 28 044, Hiszpania 21 270, Finlandia 13 700, Węgry 2 300, Polska 1080, Urugwaj 1000, Indie Holenderskie 360 i Estonia 125 brt. Spadek tonażu znajdującego się w budowie w ostatnim kwartale należy tłumaczyć w pierwszym rzędzie naprężoną sytuacją polityczną oraz niskim poziomem frachtów przy jednocześnie wysokich kosztach budowy statków. Dla stoczni spadek ten nie daje się jeszcze odczuwać, gdyż posiadają one zamówienia na rok 1939 i nawet na rok 1940.

NOWE TRANSATLANTYKI

W dniu 27 września br. spuszczony został na wodę największy statek świata, angielski olbrzym oceaniczny „Queen Elisabeth", którego chrzestną matką jest królowa angielska. „Queen Elisabeth" mając 85 tys. trb. posiada siłę maszyn 200 tys. HP. Jak słychać, francuskie sfery żeglugowe i gospodarcze popierają projekt budowy drugiej „Normandie" dla utrzymania równowagi przeciw angielskiej konkurencji na Atlantyku.

Poza tym wbrew zapowiedziom, „Normandie" okazała się najlepszym interesem „Compagnie Transatlantique". Statek przewiózł dotychczas 100 tys. pasażerów, zwiedziło go 700 tys. osób i do swojej setnej podróży miał już kilkaset milionów franków dochodów. Siostrzany statek „Normandie" ma być wykonany na rok 1943. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń projektuje się zmniejszenie ilości kotłów z 29 na 13, siła maszyn pozostałaby przy 160 tys. HP. Również w obsłudze linii Francja — Południowa Ameryka, francuskie linie okrętowe nie chcą pozostać w tyle. Projektuje się budowę drugiego wielkiego statku pasażerskiego, który razem z znajdującym się w budowie „Pasteur" mógł skutecznie konkurować z innymi luksusowymi statkami.

HOLAND — AMERICA LINE

Według oświadczeń dyrektora „Holand—America Line" wszystkie nadzieje pokładane w uruchomieniu nowego transatlantyku „Nieuw Amsterdam" spełniły się. Liczba pasażerów, obsługiwanych przez linię powiększyła się znacznie. Towarzystwo już spłaciło dla rządu ostatnią ratę pożyczki 5 milionów guldenów. Obecnie na rachunek linii znajdują się w budowie jeszcze trzy statki, koszty których pokryte będą wyłącznie z własnych funduszów towarzystwa.

LINIA ŻEGLUGOWA ROTTERDAM—CHICAGO

Towarzystwo żeglugowe A. Vedder z Rotterdamu zorganizowało nową linię żeglugową z Rotterdamu bezpośrednio do Chicago via Quebec i Montreal. Obsługę tej linii pełnić będą 3 statki „Prins Mauritz", „Prins Wilhelm Van Orange" i „Prins Frederik Hendrick".

HOLANDIA PROJEKTUJE ROZBUDOWĘ LINII PALESTYŃSKIEJ

W związku z ostatnimi rozporządzeniami rządu włoskiego dotyczącymi spraw mniejszości żydowskiej notowane jest osłabienie ruchu pasażerskiego i towarowego z Palestyny do portów włoskich, co wywołało niepokoj we włoskich kołach morskich. Należy zaznaczyć, że nawet w okresie najgłębszego kryzysu linia okrętowa „Lloyd Triestino" której statki kursowały z Triestu do Palestyny była jedną z nielicznych linii dochodowych. W chwili obecnej ruch pasażerski na włoskich liniach do Palestyny oceniają na 40 do 50 tys. osób rocznie, co przynosi około 1 miln. funtów dochodów. Holenderskie koła żeglugowe, biorąc pod uwagę, że między Anglią a Palestyną nie ma bezpośredniego połączenia, starają się obecnie objąć ten ruch. W tym celu, holenderska linia żeglugowa „Nederlandsche Stoomvaart Maatschappy", która już utrzymuje bezpośrednią komunikację Rotterdam/Amsterdam — Palestyna zamierza rozbudować tę linię dla zwiększonego ruchu pasażerskiego.

RUCH MORSKI MIĘDZY WŁOCHAMI A EUROPĄ PÓŁNOCNĄ

Ostatnio dał się zauważyć poważny wzrost ruchu morskiego pomiędzy portami włoskimi a portami Europy Północnej. I tak podczas gdy w pierwszych siedmiu miesiącach 1937 r. włoskie okręty przywiozły z portów północnoeuropejskich 2,5 miln. ton towaru, zagraniczne zaś okręty — 4 miln. ton, w analogicznym okresie rb. włoskie statki przewiozły 5 miln. ton towarów, zagraniczne zaś — 3,5 miln. ton. Zmianę tę przypisać należy przede wszystkim zakupowi węgla kamiennego zagranicą przez monopol włoski, na warunkach fob, a także częściowemu przesunięciu tych zakupów z W. Brytanii do Niemiec. Ponieważ flota trampowa niemiecka jest znacznie mniejsza niż brytyjska, okręty włoskie zdobyły sobie sporą ilość transportów węglowych. Poza tym włoskie linie okrętowe czynią z powodzeniem starania o rozwój stosunków z krajami bałtyckimi. Pierwszym wynikiem tych starań było niedawne zawarcie umowy między „Żeglugą Polską" a „La Costiera", obecnie natomiast są w toku pertraktacje ze Szwecją o dostawę tonażu dla szwedzkiej marynarki handlowej. Usiłowania te napotykają jednak na trudności, gdyż Szwedzi domagają się, aby stal i celuloza, jako zapłata za wartość okrętów, budowanych we Włoszech, były transportowane pod szwedzką banderą.

WŁOSI KUPUJĄ STATKI Z DRUGIEJ RĘKI

Podsekretarz Stanu w włoskim Ministerstwie Żeglugi pertraktuje obecnie w Stanach Zjednoczonych w sprawie nabycia amerykańskich statków dla włoskiej floty handlowej. Dodać należy, że Włosi kupują statki z drugiej ręki, nietylko na rynku amerykańskim, ale i w Wielkiej Brytanii, skąd ostatnio nabyto 5 statków po 5000 do 5300 ton każdy. Ten sposób uzupełniania floty handlowej spowodowany jest dążeniem do jaknajszybszego powiększenia posiadanego tonażu, ze względu na stale wzrastające transporty pomiędzy Italią i koloniami włoskimi. O zatrudnieniu tonażu włoskiego świadczy fakt, że na ogólną cyfrę włoskiej floty handlowej wynoszącą 3,25 mil. ton brutto tylko 74 tys. jest uwiązanych i to z powodu prawie kompletnej niezdolności do użytku handlowego.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH

opracowany przez Angielską Izbę Żeglugową przy podstawie rok 1935 = 100 wykazuje dla sierpnia 1938 r. znaczną zwyżkę stawek dla przewozów węgla i nawozów.

	Sierpień 1938	więcej lub mniej w stos. do lipiec br. %	sierpień br. %
1a. węgiel (statki poniżej 3000 ton)	91,3	+ 3,6	— 36,8
1b. węgiel (statki powyżej 3000 ton)	136,1	+ 22,3	— 12,6
2. zboże	132,9	+ 0,2	— 37,9
3. drzewo	128,5	—	— 33,9
4. rudy	117,7	+ 36,4	— 42,4
5. nawozy	108,5	+ 23,7	— 37,0
6. cukier	118,1	— 5,0	— 45,2
7. żelastwo	112,7	—	— 42,1
Ogólnie	126,4	+ 5,2	— 34,6

Ogólny wskaźnik dla sierpnia 1938 r. wykazuje nieznaczną poprawę (126,4) w stosunku do poprzedniego miesiąca (120,2), jednak ogólny poziom wskaźnika pozostaje jeszcze poniżej poziomu z 1929 r. (133,5).

ROZBUDOWA TURECKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Plan rozbudowy tureckiej marynarki handlowej przewiduje, że w końcu 1940 roku flota ta zostanie powiększona o 35 nowych statków w związku z czym tonaż jej podniesie się ze 104,5 tys. ton do 250—300 tys. ton czyli zwiększy się pięciokrotnie w porównaniu ze stanem, jaki istniał w 1923 r. Połowa tonażu tej floty będzie się znajdowała pod kontrolą państwa. Już po 2 latach, a mianowicie po ukończeniu budujących się obecnie za granicą (głównie w Niemczech) okrętów, cała marynarka handlowa Turcji zostanie odnowiona.

W związku z rozbudową żeglugi tureckiej rozpocznie się wkrótce **budowa wielkiego portu** w miejscowości Czatałaghzy nad morzem Czarnym. Port ten będzie obsługiwał zagłębie węglowe w Zonguldak i wielki ośrodek przemysłu metalurgicznego w Korabük.

Czatalaghzy będzie najbardziej współczesnym portem, do którego będzie mogło zawijać jednocześnie do przystani 13 większych parowców oraz do mola 25 okrętów. Port będzie połączony koleją z głównymi regionami całego kraju.

Kosztorys budowy portu wynosi około 12 milionów funtów tureckich.

POŻYCZKA DLA ŻEGLUGI ŁOTEWSKIEJ

Według rocznego sprawozdania banku łotewskiego za 1937 r. udzielono żegludze łotewskiej pożyczek w wysokości 6 i pół milionów łat, z czego wydano 2,7 mil. łat na zakup tonażu z drugiej ręki, pół miliona na reperacje, a 0,4 milj. na spłatę długów. Poza tym udzielono kredytu na budowę nowego tonażu — 85.300 łat. Mimo niepomyślnych warunków na rynku frachtowym łotewska flota handlowa była w pełni zatrudniona. Na początku października br. uwiązany był tylko jeden statek — 2.875 trb., to jest 1,54% ogólnego łotewskiego tonażu.

OBNIŻENIE OPŁAT ZA PRZEJAZD PRZEZ KANAŁ SUESKI.

Wskutek energicznej interwencji sfer żeglugowych zarząd kanału Sueskiego zdecydował się ostatecznie obniżyć od dnia 15. 12. 38 br. opłaty za przejazd statków morskich. Wysokość opłat będzie wynosiła za załadowane statki 5 s 9 d albo 28 o 50 egipskich piastr za suesko kanałową netto tonę wynoszącą 100 cbf.; za statki pod balastem 2s 10 1/2 d albo 14.015 eg. piastr. za suesko kanałową netto tonę i za statki pasażerskie 5 s 9 d albo 28.050 eg. piastr. Dochody z opłat kanałowych wynosiły w m. IX. br. 801.500 Ł w r. ub. W pierwszych 9 miesiącach 1938 r. przez Kanał Sueski przeszło 4.655 statki (5011 w r. 1937) za przejazd których opłaty osiągnęły kwotę 7.255.000 Ł (8.206.500 Ł w r. 1937).

RUMUŃSKA ŻEGLUGA PAŃSTWOWA W RUCHU PÓŁNOCNO-EUROPEJSKIM

Państwowe rumuńskie towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman" otwiera w końcu października regularne linie pomiędzy portami rumuńskimi: Constanza, Gałacz, Braila itd. — Rotterdam — Antwerpia. Przedstawicielem tej linii w Holandii są W. H. Muller i Ska, Rotterdam.

Z OBCYCH PORTÓW

PRACA PORTOW ROTTERDAM I AMSTERDAM

Ogólny obrót towarowy portu **Rotterdam za pierwsze osiem miesięcy 1938 r.** zmniejszył się w porównaniu od roku 1937 o 496.560 ton i wynosił 27.407,980 ton (27.904.440 t), z których 15.573.328 ton (14.678.388 ton) wyładowano, a 11.834.652 ton 13.226.062 t załadowano. Na towary masowe przypada 22.938.936 ton, na drobnicę 4.469.044 ton. Tranzyt w kierunku zaplecza wzrósł z 9 639 243 ton na 10 633 194 t, a w odwrotnym kierunku spadł z 10.208.700 do 9.370.018 ton. W okresie 9-ciu miesięcy br. weszło do „Nieuw Watterweg" 12.933 (12.043) statków poj. 20.842.998 t (19.870.594). (W nawiasach za ten sam okres r. 1937).

Obrót towarowy w porcie **Amsterdam za m. sierpień br.** spadł w porównaniu do miesiąca poprzedniego i wynosił 3.597.010 ton (3.839.036), w tym towary masowe 1.820.336 t (1.937.804 t), a drobnica 1.778.674 t (1.901.232 t). Analogicznie do obrotu towarowego zmniejszył się także **ruch statków** weszło do portu 1009 jednostek — 2.114.689 ton wobec 1.080 statków — 2.184.736 ton poj. W **pierwszych ośmiu miesiącach** br. weszło 7.731 statków poj. 15.871.255 ton wobec 8.009 statków o poj. 16.495.591 ton w tym samym okresie 1937 r.

RUCH W PORTACH ANGIELSKICH W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

Gdy w pierwszym kwartale 1938 r. ruch statków w portach angielskich wykazał pewny wzrost, to w drugim kwartale zmniejszył się znacznie i nie osiągnął cyfry z roku ub. **W drugim kwartale 1938 r.** weszło do portów angielskich 20.706 statków poj. 30.665.719 ton wobec 21.978 statków o poj. 31 345 161 ton w tym samym okresie roku ubiegłego, a wyszły 20.738 statków — 30.724.658 t wobec 22.172 — 31.622.208 ton. **Ogólny ruch statków w pierwszym półroczu 1938 roku** wykazał na wejściu 58.034.000 ton (58.472.000 t), na wyjściu 58.211.000 nrt. (58.958.000). Tonaż statków, które wyszły z ładunkiem dzieli się na następujące porty:

	W tys. nrt. na wejściu	W tys. nrt. na wyjściu
Londyn	9645	4619
Liverpool	5465	3686
Southampton	3895	3530
Hull	2514	888
Glasgow	2089	1770
portów Tyne	876	1918
Manchester	1543	637
Cardiff	609	1810
Plymouth	1994	140
inne porty	12939	14732
razem	41569	33730

PRACA PORTU SZCZECIN W MIES. WRZEŚNIU BR.

Ogólny obrót towarowy w mies. sprawozdawczym był o 107.000 ton słabszy niż w mies. poprzednim i wynosił 759.000 ton, z czego na przywóz przypada 493.000 t (596.000), a wywóz 266.000 (270.000). Analogicznie do obrotu towarowego zmniejszył się ruch statków w porcie. Przyszło 599 statków — 900.018 nrt., wyszło 609 — 861.970 nrt., razem 1.208 — 1.761.988 nrt. W porównaniu do mies. sierpnia br. do portu szczecińskiego przybyło w m. sprawozdawczym 177 jednostek — 400.389 nrt. mniej. Przy obliczeniu pracy portu w **pierwszych 3 kwartałach br.** okazuje się, że w tym okresie weszło do portu 4911 statków — 7.367.612 nrt., a wyszło 4972 — 7.224.560 nrt. **Obrót towarowy w tym okresie** wynosił 6.387 tys. ton w tym przywóz 3.845 tys. ton, a wywóz 2.543 tys. ton. Ponieważ ogólny obrót portu gdyńskiego w trzech kwartałach 38 r. wynosił 6.828.124 ton, **Gdynia** utrzymuje w dalszym ciągu swe przodujące miejsce na Bałtyku.

ZAMORSKI RUCH TOWAROWY PORTU HAMBURSKIEGO W I. PÓŁROCZU 1938 R.

osiągnął 12,5 milj. ton powiększając się o 2,8% wobec tego okresu za rok ubiegły. Wzrost ten nie odpowiada jednak tempu wzrostu w latach 1936 i 1937. Szczegółowa analiza obrotu towarowego wykazuje, że przywóz z krajów pozaeuropejskich powiększył się w porównaniu do roku 1937 o 1 milion z 3.850.000 na 4.890.000, to jest o 27%. Wywóz do krajów pozaeuropejskich zmniejszył się znacznie z 1.50 mil. ton w r. 1937 spadł na 0.54 milj ton, to jest o 35,9%. Również zmniejszył się ruch z krajami europejskimi oraz z niemieckich portów morskich. Przywóz spadł o 2,9% z 4.15 milj. na 4.03 milj., a wywóz o 1.1% z 2.63 milj. ton na 2.60 milj. ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE HAMBURG W MIES. WRZEŚNIU BR.

Weszło do portu 1661 jednostek — 1.771.329 nrt., (1937 r. 1609 jednostki — 1.662.543 nrt.), wyszło 1705 statków — 1.770.624 nrt., (1937 — 1716 statki — 1.707.479).

Ruch pasażerski w pierwszych ośmiu miesiącach br. obejmował 476.426 osób wobec 497.379 w r. ubiegłym, z czego przyjechało 236.054 osób, wyjechało 240.372 osób.

RUCH STATKÓW W PORTACH BREMEŃSKICH

W mies. wrześniu 1938 r. wykazał na wejściu 937 (964) jednostki 867.025 nrt. (959.982), a na wyjściu 978 (946) poj. 870.974 nrt. (961.174).

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPIA

w **mies. wrześniu** br. wykazał wzrost tonażu przy jednoczesnym zmniejszeniu się ilości statków, w porównaniu do roku ubiegłego. Weszło do portu 1025 jednostek — 2.142.217 wobec 1.092 — 2.096.842. Pierwsze miejsce według bandery zajęła Anglia, następnie Niemcy, Francja, Norwegia itd. **W pierwszych 9-ciu miesiącach roku bież.** weszło do portu 6.419 parowców — 13.524.944 ton, 2.178 motorowców — 4.456.344 t, 139 żaglowców z motorem — 17.786 t, 20 żaglowców — 15.985 ton, razem 8.756 pojemności 18.015.059 ton wobec 9.101 poj. 18.592.433 t w tym samym okresie roku ub.

WZMOŻONY RUCH STATKÓW W SZTOKHOLMIE

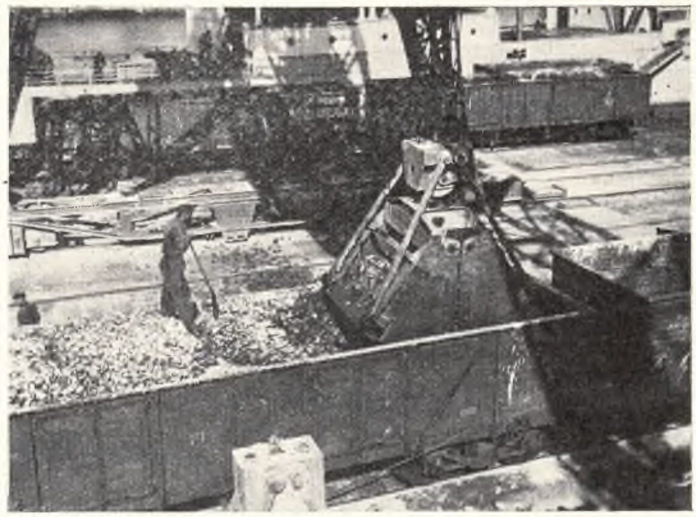
W ciągu 7 mies. rb. ruch statków w porcie Sztokholmskim wynosił 6,66 mil. trn. przewyższając o 324 tys. trn. takiż okres roku poprzedniego. Niedawno opublikowany budżet portu na 1939 r. przewiduje w dochodach sumę 7,59 mil. kor., w wydatkach 12,59 mil. kor. Nadwyżka wydatków spowodowana jest po części projektowaną rozbudową portu, nabrzeży, powiększeniem ilości dźwigów itp.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W SIERPNIU 1938 R.

wynosił na wejściu 2.778 statków pojemności 943 856 trb., w tym 1 034 statków i 693 593 trn. nadeszło z portów obcych. Wśród wszystkich statków na wejściu najwięcej było jednostek i tonażu duńskiego, a mianowicie 2 149 statków i 444 349 trn., następne miejsca zajmują bandery, angielska — 33 statki i 166 167 trn., szwedzka — 379 statków i 91.384 trn., niemiecka 90 statków i 55.609 trn. i polska — 7 statków i 43 373 t. r. n.

DALSZA ROZBUDOWA PORTÓW JUGOSŁOWIAŃSKICH

Rząd jugosłowiański przeznaczył dalsze kredyty dla rozbudowy portów, np. 2 milj. na porty w zatoce Kotor i 120 tys. dla portu Rizan.



Przeładunek węgla przy pomocy chwytaka

NOWY PORT W ZATOCE BOTNICKIEJ

Wzrastające znaczenie północnej Finlandii pod względem gospodarczym, zwróciło uwagę rządu na konieczność budowy portu pełnomorskiego w Zatoce Botnickiej. Dotychczasowe porty położone w części wysuniętej najbardziej na północ tej Zatoki — Oulu, Kemi i Tornea, są pod względem głębokości wody i farwaterów bardzo słabo uposażone. W związku z inicjatywą czynników miarodajnych bawiła w tych dniach w Torneo, Kemi i Oulu wycieczka parlamentarna (z ramienia komisji komunikacyjnej) oraz przedstawiciele ministerstwa przemysłu i handlu i ministerstwa komunikacji z ministrem komunikacji Salovaara na czele.

Delegacja przyszła do przekonania, że najbardziej odpowiednim pod względem potrzeb Północnej Finlandii byłby port pełnomorski budowany na wyspie Ahjos w pobliżu Kemi. Ze względu jednak na znaczenie portu Oulu dla środkowo-północnej Finlandii, i biorąc pod uwagę szybką rozbudowę miasta Oulu pod względem przemysłowym (celuloza, skóry etc.), zwrócono ze strony delegacji uwagę na potrzebę udzielenia państwowej pomocy finansowej portowi Oulu celem jego rozbudowy, pogłębienia farwaterów etc. Najważniejsze przemysły położone w tym porcie zgłosiły zgodę pokrycia części kosztów związanych z rozbudową tego portu.

Według posiadanych wiadomości ewentualna realizacja projektu Ahjos pociągnąć ma za sobą wydatki w wysokości 60 milj. fmk., zaś rozbudowa portu Oulu 30 milj. fmk. Nie jest wykluczonym, że te dwa projekty będą realizowane, bo znaczenie portu Kemi — Ahjos dla całej północnej Finlandii (Laponia) w związku z państwowym planem podniesienia stanu posiadania tej części Finlandii na skutek jej uprzemysłowienia, zrozumiane jest tak w sferach handlowych jak i rządowych.

Po realizacji koncepcji będzie jeden lodołamacz stacjonowany w północnej części Zatoki Botnickiej dla obsługiwania portu pełnomorskiego.

ROZBUDOWA PORTU HELSINKI

Inwestycje tegoroczne w Helsinki obejmują budowę nabrzeża dla stoczni, magazynów towarowych, kranów itp., wszystko za ogólną sumę ok. 79 milj. fmk. Dalsze prace przewidziane są w następnym roku — jak przebudowa 600 m nabrzeża w Skatudden, co ma kosztować ok. 25 milj. fmk., oraz budowa dalszych magazynów za ok. 40 milj. fmk. i kranów za ok. 13 milj. fmk.

RÓŻNE

ORYGINALNY SPOSÓB PROPAGANDY WĘGLA.

Na jednej ze stoczni w Clydzie buduje się obecnie statek o poj. 7000 ton, którego koszty budowy, w wysokości ok. 2 milion. złotych pokryte będą całkowicie przez sfery zainteresowane w opalaniu statków węglem, w pierwszym rzędzie przez koncerny węglowe, fabryki maszynowe, kotłowe itd. Statek ten podczas podróży trampowych propagować będzie opalanie statków węglem. Co kwartał ogłaszane mają być wyniki pracy statku oraz obliczenia kosztów opału.

NOWA STOCZNIA W SZCZECINIE.

W jednym z poprzednich numerów donosiliśmy o odbudowie stoczni „Vulkan" w Szczecinie. Jak teraz podaje prasa niemiecka, uruchomiona będzie wkrótce, zamknięta w roku 1930, stocznia Wollheim. Stocznia ta zakupiona została przez zakłady okrętowe Gassner w Berlinie, które po uruchomieniu szczecińskich zakładów rozpoczną budowę statków morskich i rzecznych.

DZIEŃ ŻEGLUGI RZECZNEJ W MAGDEBURGU.

W dniach 31 października i 1 listopada odbędzie się w Magdeburgu największy zjazd przedstawicieli żeglugi rzecznej w ostatnim dziesięcioleciu. Termin tego zjazdu jest ściśle związany z otwarciem wielkiego kanału śródlądowego, łączącego Ren — Amizę — Wezerę — Łabę — Odrę, t. zw. „Mittelandkanal", które nastąpi w przeddzień zjazdu 30 października br.

ODŁOŻENIE OTWARCIA KANAŁU ADOLFA HITLERA.

Jak podaje prasa niemiecka, otwarcie kanału Adolfa Hitlera oraz portu Gliwice zostało odłożone i nastąpi nie wcześniej niż na wiosnę 1940 roku. W r. 1939 wykończone będą pozostałe roboty budowlane oraz zostaną rozpoczęte prace nad przekierunkowaniem ruchu.

NOWY LODOŁAMACZ FIŃSKI.

W tych dniach został spuszczony na wodę nowy państwowy lodołamacz, który jest trochę mniejszy niż „Jääkarhu", największy lodołamacz państwowy Finlandii.

Istnieją widoki dalszej rozbudowy floty lodołamaczów, która posiada w danej chwili ogółem 11 jednostek, z których 8 należy do Skarbu, reszta do gmin miejskich (Helsinki, Turku).

Rząd Finlandii zamierza z czasem umożliwić komunikację przez cały rok statkami do portów Viipuri, Kotka, Raumo i Oulu (lub Kemi — Ahjos). W obecnych warunkach umożliwiony jest ruch w czasie zimowym jedynie do Helsinki, Turku i Mäntyluoto, będących najważniejszymi portami kraju wtedy, kiedy lody uniemożliwiają komunikację w Zatoce Fińskiej i Botnickiej.

REWIZJA TARYFY PORTOWEJ W FINLANDII.

Zjazd portowy, który odbył się ostatnio w Finlandii nie powziął żadnej decyzji w sprawie rewizji taryfy portowej. Wkrótce miał być zwołany nadzwyczajny Zjazd Portowy.

HELSINKI I OLIMPIADA 1940.

Helsinki żyją obecnie pod znakiem Olimpiady w roku 1940. Przystąpiono do realizacji szeregu b. kosztownych inwestycyj. W dziedzinie ruchu morskiego zarząd miasta nosi się z zamiarem w roku 1939/40 dokończyć rozbudowę południowej części portu południowego (pasażerskiego) oraz przystąpić do budowy specjalnego portu dla statków atlantyckich w Porcie Zachodnim (Jätkäsaari).

Według doniesień prasy ogólne koszty związane z Olimpiadą będą wynosiły dla Finlandii przeszło $\frac{1}{4}$ miliarda fmk. W sumę tą wchodzą naturalnie koszty m. Helsinki związane z doprowadzeniem miasta do należytego porządku (ulice, porty, ogrody etc. etc.).

KRONIKA PORTOWA

NOWY STATEK POLSKI S/S „LIDA".

Dnia 26 bm. przybył do Gdyni zamówiony w grudniu ub. r. przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. w stoczni angielskiej Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. w Newcastle-on-Tyne, a spuszczony na wodę 26. VIII. br. nowy statek polski s/s „Lida".

Przybywający statek po raz pierwszy do macierzystego portu powitany został przez Kapitana Portu, który na ręce kapitana statku złożył specjalne życzenia pomyślnej pracy zarówno dla załogi jak i dla statku.



Jest to parowiec jednośrubowy, mający około 2.100 ton pojemności, z wzmocnieniem przeciwlodowym. Długość jego wynosi 117,34 m. Siła maszyn systemu Bauer-Wach wynosi około 1.000 KM. Statek posiada dwie duże ładownie z międzypokładem w tylnej ładowni, 4 luki, 2 maszty oraz 4 półmaszty przy nadbudówce.

Po nabyciu s/s „Lida" flota Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego powiększy się do pięciu jednostek i wyniesie razem około 9.000 BRT.

W swą pierwszą podróż s/s „Lida" wyjedzie z ładunkiem drzewa z Gdyni/Gdańska do portów Zachodniej Anglii.

PROJEKT RZĄDOWY USTAWY O ZARZĄDZIE I EKSPLOATACJI PORTU.

W bieżącym miesiącu przedłożony został Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych rządowy projekt ustawy o zarządzie i eksploatacji portu gdyńskiego. Zainteresowane koła gospodarcze stwierdziły dużą rozbieżność między projektem opracowanym przez nie, a obecnym projektem rządowym.

PROJEKT USTAWY O KLAROWANIU MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH.

Odbyło się zebranie Związku Polskich Maklerów Okrętowych, na którym rozpatrzono, nadesłany przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni do zaopiniowania rządowy projekt ustawy o klarowaniu morskich statków handlowych.

Projekt ten przewiduje koncesjonowanie przedsiębiorstw maklerskich, oraz wykluczenie maklera z czynności spedycyjnych.

Związek Polskich Maklerów Okrętowych, sformułował szereg uwag do tego projektu. Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wypowiedziało się za wprowadzeniem ustawy o klarowaniu morskich statków handlowych, po poczynieniu pewnych zmian.

OPRACOWANIE PROJEKTU USTAWY O STANOWISKACH KIEROWNICZYCH NA POLSKICH STATKACH RYBACKICH.

Ostatnio odbyło się w Gdyni posiedzenie komisji, która opracowuje projekt ustawy o kierowniczych stanowiskach na polskich statkach rybackich. Jak wiadomo dotychczas opracowano odpowiednie ustawy w odniesieniu do kierowniczych stanowisk na statkach handlowych, co się tyczy statków rybackich ustawy takiej jeszcze nie ma.

Po opracowaniu i ostatecznym zatwierdzeniu przez ministra przemysłu i handlu ustawa zostanie prawdopodobnie ogłoszona jako uzupełnienie, albo aneks do ustawy o oficerskich stanowiskach na morskich statkach handlowych.

ROZPORZĄDZENIE O WZORACH DOKUMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA DLA MORSKICH STATKÓW HANDLOWYCH.

W Dzienniku Ustaw Nr 82 z bież. roku ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 7. X. 1938 r. o wzorach dokumentów bezpieczeństwa dla morskich statków handlowych.

Rozporządzenie powyższe dotyczy wzorów certyfikatu bezpieczeństwa dla statków pasażerskich, świadectwa bezpieczeństwa dla innych statków, certyfikatu bezpieczeństwa radiokomunikacyjnego, oraz certyfikatu zwolnienia.

Do rozporządzenia powyższego dołączone są wzory przewidziane dla wyżej wymienionych dokumentów.

NOWE PRZEPISY O PRZEKRACZANIU GRANICY MORSKIEJ.

W Dzienniku Ustaw nr 65 ukazało się rozporządzenie Min. Spraw. Wewnętrznych z dnia 30. VII. 1938 r. wydane w porozumieniu z Min. Skarbu, Spr. Zagranicznych i Spr. Wojskowych, w sprawie kontroli ruchu osób przez granice państwa.

RODZAJE GAŚNIC DLA STATKÓW MORSKICH.

W pomorskim Dzienniku Wojewódzkim Nr 32 z dnia 15 bm. ukazało się Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 3 bm. o budowie i odbiorze gaśnic ręcznych przeznaczonych do użytku na statkach morskich. Zarządzenie to wchodzi w życie z dniem 15 listopada br.

Do Zarządzenia powyższego dołączona jest instrukcja, w której zawarte są przepisy dotyczące wielkości, kształtu, typów, materiału, budowy gaśnic oraz ich ładunku, uruchamiania, prób, zatwierdzenia wytwórni, typów i sposobu odbioru.

WYDAWANIE TOWARU Z MAGAZYNU.

Zasadniczy wyrok Sądu Handlowego w Gdyni.

Sąd Handlowy w Gdyni wydał niedawno zasadniczy wyrok w sprawie wydawania towarów z magazynu, w którym potwierdził, że działający na zasadzie rzetelności kupieckiej składownik wzgl. ekspedytor jest obowiązany, jako powiernik właściciela towaru, wydać towar ściśle według otrzymanej od niego instrukcji i nie ma prawa na własną rękę wprowadzać jakichkolwiek zmian.

Za wszelkie samowolne odchylenia od instrukcji zleceniodawcy ekspedytor wzgl. składownik jest odpowiedzialny.

INWESTYCJE

ZABUDOWA MOLA POŁUDNIOWEGO.

Ukończenie zasadniczych prac inwestycyjnych w części użytkowej portu gdyńskiego, skierowało skolei uwagę na zabudowę jego części reprezentacyjnej, w pierwszym rzędzie — mola Południowego.

Stało się to już w roku ubiegłym, w którym zainaugurowano pierwsze i najważniejsze prace przewidziane w planie zabudowy mola reprezentacyjnego. Inwestycje te — to stacja morska i „Dom Żeglarza".

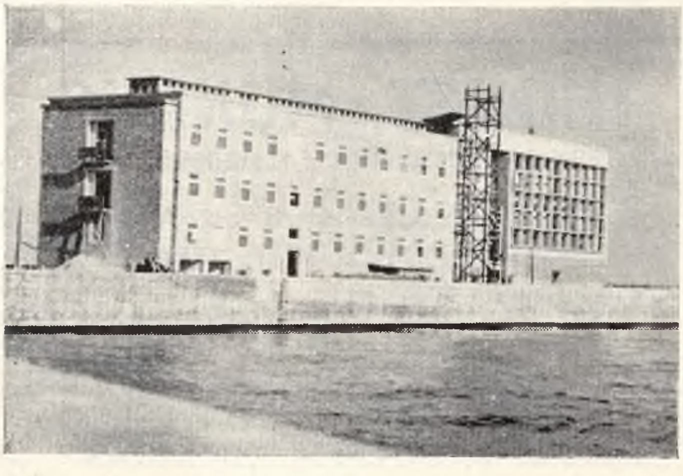
Stacja Morska wznoszona jest kosztem ca. 800.000 złotych przez Urząd Morski na cyplu mola Południowego, po stronie basenu jachtowego. Kilkupiętrowy gmach, który wyrósł na wschodniej części mola w ostatnim roku, w połowie wykończony zostanie w najbliższych miesiącach. Wykonanie pierwszej części stacji umożliwi pomieszczenie w nowowzniesionym gmachu laboratoriów oddziałów ogólno-biologicznego morskiego i rybackiego.

W pozostałej części gmachu, która oddana zostanie do użytku w przyszłym roku, mieścić się będzie pierwsze w Polsce akwarium morskie i muzeum rybackie. Akwarium morskie podzielone zostanie na dwa zasadnicze działy, obejmujące faunę atlantycką i faunę bałtycką. Konieczną do utrzymania fauny atlantyckiej wodę morską, dostarczać będą stacji polskie transatlantyki.

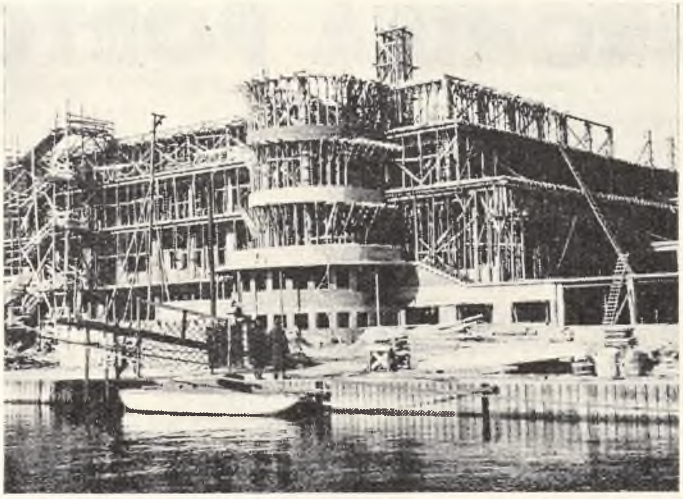
Akwaria morskie jak i muzeum rybackie, dostępne będą dla szerszego ogółu, co w pewnym stopniu zwiększy atrakcyjność Gdyni dla licznych turystów zwiedzających port i jego urządzenia.

Dom Żeglarza — to największy obiekt wznoszony na molo Południowym.

Monumentalny ten gmach budowany jest kosztem ca. 3.000.000 zł. Budowę Domu Żeglarza w Gdyni finansuje specjalny komitet z funduszów publicznych Min. spraw Wojskowych oraz sum zadeklarowanych na ten cel przez społeczeństwo Gdyni, m. in. firmy portowe. Robociznę finansuje Fundusz Pracy. Z ramienia komitetu nad budową Domu Żeglarza w Gdyni czuwa kmdr. inż. Z. Horyd.



Nowoukończony gmach Stacji Morskiej



„Dom Żeglarza" w budowie

Żelbetowa konstrukcja gmachu oparta jest na fundamentach wzmocnionych przez 265 pali długości od 8 do 15 m, założonych przez f-ę „Pale-Franki" w Polsce.

Dom Żeglarza, położony na wschodniej części mola reprezentacyjnego, obok stacji morskiej, składa się z trzech części, tworzących oś gmachu długości 140 m. Część pierwsza sportowa, mieścić ma basen pływacki 6-torowy, o rozmiarach 25×12 m powierzchni tafli wodnej, głębokości od 1—2,60 m. Poza basenem w części sportowej znajdować się będą: hala gimnastyczna, bokserska, ćwiczebna oraz hangary dla jachtów i łodzi, poza tym szatnie, rozbieralnie, umywalnie itd. Parter i piętro środkowej części gmachu stanowią pomieszczenia jachtklubowe. Wyższe kondygnacje części drugiej i trzeciej, zachodnią część Domu Żeglarza — przeznaczono na hotel sportowy o kilkudziesięciu pokojach.

Wykończenie surowego stanu budowy Domu Żeglarza nastąpi jeszcze w tym roku. Przez okres zimowy kontynuowane będą roboty wewnętrzne, głównie prace instalacyjne: elektryczne, wodociągowe i kanalizacyjne.

Dom Żeglarza oddany zostanie do użytku w przyszłym roku, być może, że w okresie letnim, przypuszczalnie w lipcu. Przy budowie gmachu zatrudnionych jest stale około 80 robotników.

Dalsza zabudowa mola Południowego, przewidziana w latach następnych, obejmuje w szerszym planie wzniesienie trzech obiektów w pobliżu Domu Żeglarza. Będą to hangary i zabudowania ośrodków żeglarskich: wojskowego, strzeleckiego i „Gryfu".

Niezależnie od tych inwestycyj kontynuowana będzie zabudowa części mola Południowego, położonej nad basenem Prezydenta. Prowizoryczny budynek Żeglugi Polskiej zastąpi stała przystań, ponadto od gmachu Żeglugi w kierunku pomnika Zjednoczenia ziem polskich, który stanie na cyplu mola, wzniesione zostaną dalsze obiekty przewidziane w planie zabudowy terenu mola Południowego.

Wykonanie jezdni i chodników z obydwu stron oraz skwerów w środku terenu — nadaje molu Południowemu już teraz wygląd reprezentacyjny, co uwidacznia się zwłaszcza w perspektywie ul. 10 Lutego, wiążącej miasto z terenem portu. **Cz. K.**

PRACE W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Prace prowadzone w stoczni gdyńskiej przy budowie s/s „Olza" posuwają się szybko naprzód. Równolegle z budową pierwszej dużej jednostki morskiej kontynuowane są pilne roboty inwestycyjne na terenie samej stoczni. M. in. ostatnio zakończono montaż stępki na pochylni oraz roztrasowano szablony na wszystkie części kadłuba. Równolegle przy pomocy prasy hydraulicznej odbywa się cięcie części burt, które zmontowane zostaną w niedalekiej przyszłości na pochylni.

Jeżeli chodzi o dalsze zainwestowanie stoczni, to odbywa się w chwili obecnej pokrywanie dachu hali oraz montaż maszyn. Poza tym stalowe maszty przy pochylni zostały odpowiednio wzmocnione przez założenie dodatkowych lin stalowych.

Rozpoczęto również prace przy budowie statku dozorczo-badawczego dla Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni. Statek zamówiony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, będzie posiadał nośność 25 ton DW, kadłub stalowy, napęd motorowy, o sile 250 km i będzie wyposażony w laboratorium i pracownie rybackie, podręczne akwaria, urządzenia chłodnicze, komplet sieci i przyrządów naukowych, mających zastosowanie przy badaniach biologii i hydrografii morza. Statek będzie mógł osiągać szybkość około 11 węzłów. Ukończenie statku nastąpi w maju 1939 r., poczym zostanie on oddany do użytku Urzędu Rybackiego i Stacji Morskiej w Gdyni.

ROZWÓJ STOCZNI JACHTOWEJ W GDYNI.

Stocznia Yachtowa w Gdyni powiększyła ostatnio swój obszar o 7000 mkw. Plany rozbudowy stoczni zostały zatwierdzone i już obecnie wre praca nad uporządkowaniem nowego terenu.

Do końca roku bieżącego stanie na nim murowany hangar o pow. 200 mkw. oraz hangary do zimowania yachtów i pomocnicze warsztaty. Po dokonaniu rozbudowy, stocznia yachtowa zatrudni ogółem 120 pracowników.

Stocznia Yachtowa w Gdyni otrzymała ostatnio zamówienie od Oficerskiego Yachtklubu w Gdyni na wykonanie 6 yachtów pełnomorskich z terminem dostawy na wiosnę 1939 r.

Cztery yachty będą typu „haj" zaś pozostałe dwa — typu „seefahrt". Yachty typu „haj" będą posiadały pokłady długości 9.60 m. pojemności około 2 i pół tony oraz 20 m. kw. powierzchni żagli. Znacznie większe będą yachty typu „seefahrt" — długość pokładu yachtu wyniesie 12 m., pojemność 7 ton, kadłuby yachtu będą z mahoniu.

Obecnie w Gdyńskiej Stoczni Yachtowej buduje się łódź pilotową dla Urzędu Morskiego długości 17 m., pojemności ok. 60 ton, motorówka reprezentacyjna dla „Daru Pomorza" poza tym wykańczane są w stoczni pozostałe cztery yachty z serii 10. zamówionych przez Związek Wojskowych Klubów Sportowych, oraz przeprowadzane są bieżące remonty sprzętu żeglarskiego i taboru gdyńskich klubów żeglarskich.

PRACE NAD UMOCNIENIEM WYBRZEŻA.

W związku z umocnieniem wybrzeża Urząd Morski przystąpił w bież. miesiącu do budowy drewnianej palisady w Kuźnicy od strony zatoki na długości 400 metrów, a od strony pełnego morza projektowane jest ułożenie opaski faszynowo-kamiennej na długości 200 metrów. Między Karwią i Dębkami również ułożona zostanie opaska faszynowo-kamienna na długości ok. 250 metrów. W Jastarni przystąpiono do budowy nowej latarni morskiej żelaznej konstrukcji o wysokości 25 mtr. W porcie rybackim Władysławowo prowadzone są roboty przy wykończeniu pięciu bliźniaczych domków kolonii rybackiej, poza tym na ukończeniu znajduje się budowa 300 mtr. opaski faszynowo-kamiennej po stronie wschodniej oraz instalacja dla świateł nawigacyjnych na molo. W bież. miesiącu Urząd Morski przystąpi do dalszych robót we Władysławowie, a mianowicie wykończenia małego pomostu żel-betonowego przy molo wschodnim pod dystrybutor, dla zaopatrywania kutrów rybackich w materiały pędne, których dostarczać ma firma „Polmin". Poza tym ułożone zostaną kable dla oświetlenia ulicznego. Również przewidziane są roboty czerpalne basenu oraz refulowanie terenów portowych celem podwyższenia ich i dostosowania pod zabudowę na przestrzeni około 60 tys. mtr. kwdr.

OŚWIETLENIE PORTU WŁADYSŁAWOWA.

Po ukończeniu prac instalacyjnych na molo zachodnim oraz na pomoście rybackim w porcie Władysławowo, uruchomione zostało oświetlenie portu. W ten sposób prace przeładunkowe w tym porcie mogą być również wykonywane w nocy. Obecnie Urząd Morski przystępuje do prac instalacyjnych nad oświetleniem ulic.

ZAINTERESOWANIE SIĘ SFER PRZEMYSŁOWYCH PORTEM WE WŁADYSŁAWOWIE.

Sfery przemysłowe wykazują duże zainteresowanie nowoczesnym portem rybackim we Władysławowie, w związku z przygotowaniami terenów pod dzielnicę przemysłową, jak również w związku z przystąpieniem do budowy fabryki lodu sztucznego. Placówki przemysłowe szukają obecnie miejsc na osiedlenie się we Władysławowie. Również towarzystwa połowów dalekomorskich skierowały swą uwagę na Władysławowo, które stało się też punktem zainteresowań przemysłu wędzarnianego.

* * *

Dla usprawnienia nawigacji wzdłuż brzegów półwyspu helskiego obecnie w stadium budowy znajduje się w Jastarni na Helu latarnia morska, której wieża jest konstrukcji żelaznej-ażurowej, a cała umieszczona na cokole betonowym. Wysokość tej konstrukcji wynosi 26 m. Równocześnie w porcie rybackim Władysławowo dobiega końca praca nad budową żelbetonowego dystrybutora dla zaopatrywania kutrów w materiały pędne.

* * *

Pod Kuźnicą na Helu rozpoczęła się praca nad biciem potężnej palisady słupów, która ma zabezpieczyć brzeg przed podmyciem i spływem lodów z zatoki. Po drugiej zaś stronie Kuźnicy buduje się na wąskim tym przesmyku ziemi opaskę kamienno-faszynową. Opaska chronić będzie brzeg i wydmy przed podmyciem w czasie sztormów. Takie same opaski ukończono pod Wielką Wsią — Władysławowem i Karwią oraz Dębkami.

BLOKI MIESZKANIOWE DLA KOLEJARZY.

W bieżącym miesiącu oddane zostały do użytku bloki mieszkaniowe dla kolejarzy, w których znajduje się 76 mieszkań dwuizbowych.

NOWE POŁĄCZENIE GDYNI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Norweska linia okrętowa „Scandinavian South Pacific Line" reprezentowana w Gdyni przez firmę „Bergtrans", uruchomia w najbliższych miesiącach bezpośrednią regularną linię żeglugową Chile — Peru — Columbia — Gdynia. Pierwszy statek tej linii przybędzie do Gdyni w styczniu 1939 r., przywożąc ładunki miedzi, bawełny i drobnicy. Następne statki będą przybywały do Gdyni w odstępach miesięcznych.

NOWE MOŻLIWOŚCI DLA WYWOZU WĘGLA ZAOLZAŃSKIEGO.

Począwszy od 21 bm. P. K. P. ustaliły przewoźne dla węgla kamiennego ze stacji Śląska Zaolzańskiego: Dąbrowa, Karwina, Orłowa i Sucha Średnia do Gdańska i Gdyni celem dalszego wywozu morskiego na zł 4,50 za tonę. W ten sposób włączono obszar zaolzański do starego obszaru węglowego Polski i stworzono duże możliwości eksportowe dla węgla z tych terenów, co niewątpliwie wpłynie korzystnie na dalszy wzrost przeładunków przez porty p. o. c.

Także i ze Śląska Zaolzańskiego nadchodzą nowe przesyłki rur, blachy i szyn, przeznaczonych do Palestyny i na Daleki Wschód.

Ostatnio nadeszło do Gdyni 60 ton rur żeliwnych wyrabianych w hutach trzynieckich, które zostały załadowane na statek „Ravnedal" i wysłane do Rotterdamu, a stamtąd po przeładowaniu na s/s „Sumatra" odejdą do Indyj.

Angielski statek „Anti lochus" załadował w porcie gdyńskim transport szyn zamówionych przez Chiny w zakładach trzynieckich na Śląsku Zaolzańskim. Ładunek ten wynoszący 1000 ton odpłynął do Szanghaju. W listopadzie odejdą dalsze transporty, jeden 2000 tonowy z czeskich Witkowic, drugi 1000 tonowy z hut trzynieckich.

ŁADUNKI TRANZYTOWE Z CZECHOSŁOWACJI.

Wznowienie normalnej komunikacji kolejowej między Gdynią, Gdańskiem a Czechosłowacją przyczyniło się do ożywienia ruchu portowego. Ostatnio daje się zauważyć coraz żywszy tranzyt do Czechosłowacji, jak również i wzmożenie transportów z pod Brna i Bratysławy, przeznaczonych dla Anglii, Ameryki i Francji.

Utrzymujący komunikację pomiędzy Gdynią a portami zachodniej Szwecji s/s „Blenda" załadował cztery wielkie kotwice okrętowe, przeznaczone dla statków budowanych na szwedzkich stoczniach. Kotwice te przyszły do Gdyni tranzytem z Czechosłowacji jeszcze w połowie września, lecz dopiero w m-cu październiku po otrzymaniu zlecenia od czeskiego ekspedytora mogły zostać załadowane na statek.

AWANSE W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie komisji kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej. Komisja — po rozpatrzeniu podań — przyznała dyplomy: kapitana żeglugi wielkiej — ośmiu osobom, kapitana żeglugi małej — 7, porucznika żeglugi wielkiej — 7, porucznika żeglugi małej — 14, szypra 2-ej klasy — 1, mechanika drugiej klasy — 6, mechanika trzeciej klasy 3.

ORGANIZACJA PRAKTYK DLA SPECJALIZUJĄCYCH SIĘ W HANDLU ZAGRANICZNYM.

Pod przewodnictwem dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyła się konferencja w sprawie organizacji praktyk dla fachowców, specjalizujących się w handlu zagranicznym. Obecny na konferencji delegat Rady Handlu Zagranicznego złożył sprawozdanie z dotychczasowej akcji komitetu stypendialnego w zakresie przyznawania praktyk handlowych krajowych i zagranicznym kandydatom, specjalizującym się w poszczególnych dziedzinach handlu zagranicznego, przedstawiając jednocześnie zasady szkolenia tych praktykantów. Nad poruszanymi sprawami wywiązała się ożywiona dyskusja, w wyniku której w formie konsultatywnej ustalono m. in. kolejność zawodów, z jakimi praktykant winien się zapoznać podczas pobytu w Gdyni, zanim wybierze sobie daną specjalność. Kolejność ta przewiduje: spedycję, maklerstwo okrętowe, towarzystwa żeglugowe, a w końcu zawód, w którym praktykant zamierza pracować. Odnośnie poszczególnych gałęzi handlu zakres praktyki przewiduje przeszkolenie w danym ośrodku produkcji, zapoznanie się z jego organizacją, dalej samą technikę handlu oraz czynności z nim związane. Zakres ramowy przeszkolenia kandydata, który w zależności od potrzeb może być jednak zmieniony, przewiduje okres 6 miesięcy do 1 roku na praktykę krajową i okres jednego roku na praktykę zagraniczną. W czasie praktyki kandydat otrzymuje stypendium. Stypendium na praktykę zagraniczną jest zwrotne po 6-ciu latach od chwili wypłaty ostatniej raty stypendialnej. Zapotrzebowanie na praktykę zgłaszają zainteresowane przedsiębiorstwa za pośrednictwem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

KURS DLA KIPERÓW BAWEŁNY W GDYNI.

Gdyńskie sfery gospodarczo-portowe, zainteresowane w handlu i imporcie bawełny, kształcą w swoim własnym zakresie kiperów bawełny — Polaków w celu uniezależnienia się od zatrudnionych jeszcze w tej dziedzinie cudzoziemców w Gdyni.

Zrzeszenie Interesentów Handlu Bawełną w porozumieniu z Sekcją Bawełnianą Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni, urządziło ostatnio kilkumiesięczny kurs dla kiperów, który rozpoczął się dnia 11 października br. Wykłady na tym kursie prowadzone są przez Polaków fachowców z branży bawełnianej.

Frekwencja praktykantów kiperskich na tych kursach wynosi 45—50 osób.

Z KONSULATU KRÓLESTWA GRECJI.

Komunikowaliśmy już naszym czytelnikom o mianowaniu Pana J. Rummla Konsulem Generalnym Królestwa Grecji na miasto i port Gdynię.

Obecnie komunikują nam, że Pan Prezydent Rzeczypospolitej dnia 22 września raczył udzielić Panu J. Rummlowi Swego exequatur.

Biura Generalnego Konsulatu Grecji będą się mieściły w biurach firmy Rummel & Burton, Świętojańska 3 i będą otwarte w dnie powszednie od godziny 10-tej do godziny 13-tej.

NOWA PLACÓWKA EKSPORTOWA.

W Warszawie powstała poważna placówka eksportu artykułów rolnych „Kampania Eksportowa" sp. z o. o. Nowopowstała placówka oparta na mocnych podstawach finansowych, zajmuje się eksportem zboża, słodu i chmielu zagranicę, i posiada własne słodownie i chmielarnie.

Prowadzi również eksport drzewa. Biura firmy znajdują się w Warszawie, przy ul. Jerozolimskiej 12. Na terenie kraju i zagranicą, zorganizowana jest sieć oddziałów i korespondentów firmy. (43)

DELEGACJA MANDŻUKUO W GDYNI.

W b. miesiącu przybyła do Gdyni bawiąca kilka dni w Polsce misja Mandżukuo z Ministrem Gospodarki Narodowej Han-Yun-Chen na czele.

Członkowie misji powitani zostali na dworcu morskim przez dyrektora departamentu morskiego min. Przemysłu i handlu Możdżeńskiego oraz przedstawicieli władz miejscowych z Wicekomisarzem Rządu Szaniawskim i dyr. Urzędu Morskiego Łęgowskim. Licznie reprezentowane były sfery gospodarcze z wiceprezesem Izby Przemysłowo-Handlowej Kollatem.

Członkowie misji Mandżukuo zwiedzili stojący w porcie motorowiec transatlantycki „Batory", oprowadzani przez komendanta statku kpt. Borkowskiego, a następnie zwiedzili holownikiem baseny portowe. W południe byli podejmowani przez gdyńską Izbę Przem.-Handl. śniadaniem w nowowybudowanym gmachu Arbitrażu Bawełny. Po południu członkowie misji odjechali do Gdańska, skąd wieczorem udali się w dalszą drogę do Królewca.

PRZEDSTAWICIELE LITEWSKIEGO MINISTERSTWA ROLNICTWA W GDYNI.

W miesiącu sprawozdawczym bawili w Gdyni przedstawiciele litewskiego ministerstwa rolnictwa pp. Kiselus i hr. Zyberg Plater. Goście litewscy złożyli wizytę w Morskim Urzędzie Rybackim, gdzie informowali się o organizacji przemysłu i handlu rybnego w Gdyni. Następnie zwiedzili szczegółowo port rybacki, halę i chłodnię rybną, magazyn śledziowy, fabrykę mączki rybnej, wędzarnie i fabryki konserw rybnych, a następnie zwiedzili również port rybacki we Władysławowie. W czasie pobytu w Gdyni, goście litewscy badali możliwości umieszczenia praktykantów litewskich w gdyńskich rybnych zakładach przemysłowych i w Stoczni Rybackiej, oraz interesowali się organizacją Państwowej Szkoły Morskiej.

KAPITAN PORTU KŁAJPEDZKIEGO W GDYNI.

Dnia 25. X. br. przyjechał do Gdyni na statku „Marieholm" kapitan portu z Kłajpedy p. Dowgierd.

Podczas pobytu w Gdyni p. kapitan portu Dawgierd złożył wizytę kapitanowi portu gdyńskiego p. kmdr. G. Kańskiemu, a następnie zwiedził port, interesując się specjalnie urządzeniami przeładunkowymi dla drzewa.

Po zwiedzeniu Gdyni gość kłajpedzki wyjechał do Gdańska, skąd udał się w dalszą podróż po Bałtyku również na statku „Marieholm".

PRZYJAZD PRZEDSTAWICIELA IZBY HANDLOWEJ Z ALGIERU.

Do Gdyni przyjechał p. Georges Louis Breuleux — wiceprezes Izby Handlowej w Algierze celem przestudiowania warunków funkcjonowania Strefy Wolnocłowej w naszym porcie. P. Breuleux złożył wizytę Dyrektorowi Urzędu Morskiego, gdzie odbył dłuższą konferencję na temat organizacji i pracy Wolnej Strefy w Gdyni, a następnie zwiedził port i jego urządzenia w towarzystwie dyrektora inż. St. Łęgowskiego.

Po zwiedzeniu portu gość francuski podejmowany był śniadaniem przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni.

SEZON SZPROTOWY ZAPOWIADA SIĘ NIEPOMYŚLNIE.

Z portu rybackiego w Gdyni wypłynęło dnia 24 października r. b. 8 kutrów rybackich z zamiarem przeprowadzenia połowów szprotów na wodach przybrzeżnych. Kilkugodzinne poszukiwania nie dały niestety żadnego rezultatu, z czego rybacy wnioskują, że ławice szprotów, podobnie jak w roku ubiegłym, omijając znowu nasze wody przybrzeżne spowodują poważny zastój i przymusowe bezrobocie w rybołówstwie.

W celu zapobieżenia oraz zabezpieczenia się przeciw brakowi surowca, szereg wędzarń na Wybrzeżu czyni już starania w celu uzyskania kontyngentów przywozowych na import szprotów ze Szwecji, gdzie w ubiegłym roku pokrywano część zapotrzebowania na nie.

ERRATA

do art. „Gatunki bawełny" z nr. poprzedniego „W. P. G."

Str.	Łam	wiersz	Jest	Winno być
12	I	21 od góry	„Hooekr"	„Hooker"
12	I	9 od dołu	„pochodzące"	„pochodzącego"
12	II	2 od góry	„Gatunek"	„Gatunki"
13	I	9 od góry	„35. G. hirsitum"	„35. G. hirsutum"
13	I	25 od góry	„40. G. laneolatum"	„40. G. lanceolatum"
13	I	24 od góry	„Island""	„Island"/".
14	I	12 od góry	„wynika"	„wynikające"
14	I	6 od dołu	„Bengali"	„Bengals"
15	I	28 od dołu	„włókniste"	„długowłókniste"
15	I	4 od dołu	„Egiptian"	„której"
15	II	10–13 od góry	Patrz niżej	„Egyptian"
16	II	8 od góry	„Joawnowicz"	„Joannowicz"

Allen Seed Benders / Peelers } (= American Long Staple Upland albo Stapled Americans, nazywany także Extras).

DAWNA „ELEMKA" — „ANDROMEDA" OPUŚCIŁA PORT GDYŃSKI.

Po kilkakrotnym odkładaniu terminu odjazdu 6. X. br. odszedł z portu gdyńskiego żaglowiec „Andromeda" (dawna „Elemka", pływająca obecnie pod banderą ameryk.

GDAŃSK

OBRÓT TOWAROWY W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU 1938 R.

Obrót portu gdańskiego osiągnął w miesiącu sprawozdawczym 560.640,6 t wobec 625.204,5 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza spadek o 64.563,9 t = 10.3%. Z ogólnej cyfry osiągniętej w miesiącu sprawozdawczym przypada na przywóz 126.083,4 t wobec 175.875,5 t w miesiącu analogicznym roku poprzedniego, co oznacza spadek o 49.792,1 t = 28,3; wywóz osiągnął 434.557,2 t wobec 449.329,0 t we wrześniu 1937 r., co oznacza spadek o 14.771,8 t = 3,3%. Spadek w imporcie spowodowany został wstrzymaniem importu rud do Czechosłowacji. W miesiącach styczeń—wrzesień 1938 r. osiągnął obrót towarowy 5.345.664,5 t wobec 5.243.650.4 t w tym samym okresie roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 102.013,9 t = 1,9%.

OBRÓT NAJWAŻNIEJSZYCH TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1938 R.

Obrót najważniejszych towarów portu gdańskiego przedstawiał się w miesiącu wrześniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego następująco:

	wrzesień		styczeń—wrzesień	
	1938	1937	1938	1937
Import				
ruda i piryty	79.990	127.981	965.058	733.075
śledzie	4.914	4.450	22.842	21.362
metale i wyroby	4.243	6.898	34.883	60.576
garbniki	2.154	333	5.463	5.457
kawa	213	61	1.425	1.278
kakao	339	284	2.030	1.087
herbata	53	53	451	380
Eksport				
węgiel + węgiel bunkrowy	291.361	296.906	2.811.751	2.609.393
koks	23.161	17.192	167.547	127.111
pasza	7.102	49	18.509	4.190
drzewo	63.569	98.770	637.191	886.904
jęczmień	13.677	7.959	130.056	118.217
żyto	3.593	70	7.583	59.496
rośliny strączkowe	1.876	643	17.247	28.121

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU 1938.

Ogólny ruch pasażerski w miesiącu sprawozdawczym obejmował 140 osób wobec 119 osób w miesiącu analogicznym roku poprzedniego. Przyjechało w miesiącu sprawozdawczym 19 osób, wyjechało natomiast 121. Największy ruch odbywał się w komunikacji z Kopenhagą, skąd przyjechało 15 pasażerów, a wyjechało 95.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1938.

W miesiącu sprawozdawczym weszły do portu gdańskiego 382 statki o pojemności 410.939 NRT wobec 343 statków o pojemności 374.283 NRT tego samego miesiąca roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 39 statków = 7,2% o pojemności 36.656 NRT = 9,8%. W tym samym okresie wyszły 384 statki o pojemności 407.254 NRT wobec 340 statków o pojemności 373.660 NRT tego samego miesiąca roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 44 statki = 8,1% o pojemności 33.594 NRT = 9,0%. W ruchu powyższym na pierwszym miejscu znajdowała się bandera szwedzka z 84.593 NRT, na drugim duńska z 50.017 NRT, na trzecim fińska z 41.464 NRT, na czwartym niemiecka z 40.281 NRT. Bandera polska znajdowała się z 27.128 NRT na ósmym miejscu.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W III KWARTALE 1938 R.

W czasie od 1 lipca do 30 września 1938 r. weszło do portu gdańskiego 1.832 statków. W tym 291 statków linii regularnych oraz 1.541 statków trampowych (w tej ostatniej liczbie mieści się 308 statków szukających schronienia). Najwięcej statków weszło z:

	statki linii reg.	statki trampowe
Niemcy	55	274
Szwecja	30	297
Holandia	38	17
Anglia	31	40
Polska	23	77
Finlandia	20	9
Norwegia	14	16

W tym samym czasie opuściło port gdański 1.839 statków, a mianowicie 323 statków linii regularnych oraz 1.516 statków trampowych (w tej ostatniej liczbie 521 statków szukających schronienia).

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ ŚLUZĘ EINLAGE W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1938 R.

Ruch towarowy na śródlądowych drogach wodnych przez śluzę Einlage wyniósł w miesiącu wrześniu 1938 r. 49.812 t wobec 43.373 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego. W cyfry powyższej przypadało na ruch w dół rzeki 28.819 t, w tym 8.344 t żyta, 10.023 t jęczmienia, 1.439 t. pszenicy, 1.443 t roślin strączkowych, 3.048 t mąki, 1.333 t sody. Ruch w górę rzeki obejmował 20.993 t, w tym 733 t roślin strączkowych. 2.778 t ryżu, 986 t skór surowych i wyprawianych, 7.125 t węgla, 1.198 t drzewa statkami. W okresie styczeń—wrzesień 1938 przeszło przez śluzę w Einlage ogółem 282.181 t, w tym w górę rzeki 145.367 t, w dół 136.814 t wobec ogółem 219.822 t, w tym w górę 109.167 t i w dół 110.655 t w tym samym okresie roku poprzedniego.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1938.

Ogólny ruch tranzytowy pomiędzy Gdynią a resztą kraju przez port gdański wyniósł w miesiącu wrześniu 1938 — 7.030 t. W dół rzeki przewieziono 1.240 t w tym: 843 t cukru, 153 t metali i wyrobów, 103 t artykułów spożywczych, oraz 98 t roślin strączkowych. W górę rzeki przewieziono 5.790 t, w tym: 2.107 t ryżu, 377 t roślin strączkowych, 528 t skór i futer, 479 t metali i wyrobów, 205 t artykułów spożywczych oraz 199 t kawy. W okresie styczeń—wrzesień 1938 przeszło ogółem 76.446 t, z czego 36.571 t w dół rzeki oraz 39.875 t w górę rzeki.

UDZIAŁ PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI.

Udział portów polskiego obszaru celnego w handlu zagranicznym Polski wyniósł w okresie styczeń—sierpień 1938 r. według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	t	%
Ogółem	11.890.995,5	100,0
udział portów p. o. c.	9.579.142,5	80,6
Gdańsk	3.881.048,1	32,6
Gdynia	5.698.094,2	48,0

UDZIAŁ GDAŃSKA W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI.

W miesiącu sierpniu br. udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski przedstawiał się następująco: import 80.417,9 t wobec 104.233,0 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego: cały import Polski wyniósł 262.164,9 t wobec 358.007,0 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego. Udział Gdańska w eksporcie Polski, który w miesiącu sierpniu wynosił ogółem 1.232.395,6 t wobec 1.242.001,4 t w sierpniu 1937 r., obejmował 439.642,3 t wobec 400.664,0 t w miesiącu analogicznym roku poprzedniego.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU WRZEŚNIU 1938.

W miesiącu sprawozdawczym wyszły z portu gdańskiego 123 statki z ogólnym ładunkiem 227.839 t węgla, wobec 257.311 t w miesiącu sprawozdawczym roku poprzedniego. Do Francji wyszło 104.049 t, do Szwecji 70.400 t, do Belgii 10.903 t, do Danii 4.287 t, do Egiptu 5.043 t, do Norwegii 6.010 t, do Holandii 3.225 t, do Grecji 3.152 t, do Argentyny 6.300 t, do Italii 7.340 t, do Islandii 2.200 t, do Niemiec 1.180 t oraz do Finlandii 1.200 t.

REMONT URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDAŃSKIM.

Rada Portu przeprowadza co pewien czas kapitalny remont swych dźwigów i urządzeń przeładunkowych, aby w interesie bezpieczeństwa zapewnić sprawne funkcjonowanie ich. Obecnie przenosi się do warsztatów Rady Portu w Nowym Porcie dźwigi portowe, które używane były dotychczas intensywnie do prac przeładunkowych i wymagają remontu. Remont dźwigów chwytakowych 5-tonowych systemu wypadowego, stacjonowanych w Wolnej Strefie, już został dokonany w ciągu bieżącego roku. Poza tym poddano remontowi na miejscu ruchome zasobniki wagowe dla rudy znajdujące się w basenie dla towarów masowych w Wisłoujściu, których ze względu na ciężar — ca 13 t — nie można było przetransportować do warsztatów Rady Portu. W tej chwili w warsztatach Rady Portu przeprowadza się naprawę 3-tonowych dźwigów chwytakowych systemu wypadowego.

STAN BUDOWY NOWEGO MIEJSCA ZWROTNEGO W PORCIE GDAŃSKIM.

W roku bieżącym rozpoczęto szereg większych robót portowych mających na celu poprawienie warunków dla żeglugi w porcie gdańskim: roboty te są obecnie na ukończeniu. Bardzo silnie odczuwano potrzebę stworzenia placu zwrotnego dla większych statków tuż u wejścia do Kanału Portowego. W tym celu powiększa się przestrzeń wodną między basenami Wolnej Strefy i Westerplatte przez zniesienie wystających południowych narożników obydwu basenów. Dzięki temu uzyska się przestrzeń wodną o średnicy 200—250 m. Narożnik u wejścia do Wolnej Strefy jest już zniesiony. Po stronie Westerplatte zniesienie narożnika wymagało dłuższego czasu z powodu trudnej rozbiórki baterii fortecznej, zbudowanej w roku 1913. Zburzenie silnie żelazem wzmocnionych ścian i fundamentów żelbetowych grubości do 3 m było możliwe tylko przy użyciu materiałów wybuchowych. Obecnie po 3-miesięcznej pracy bateria już została zburzona z wyjątkiem małej części płyty podstawowej, która również wkrótce zostaje usunięta. W obecnej chwili wbija się palisadę stalową odcinającą narożnik i usuwa się za pomocą pogłębiarki pozostałą część ziemi. Prace te zostaną ukończone jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym.

PRACE NAD POGŁĘBIANIEM W PORCIE GDAŃSKIM.

Duże znaczenie posiada pogłębienie szlaku żeglownego w porcie gdańskim od wejścia aż do północnego cypla wyspy Holm z 9—9,5 m do 11 m. Roboty czerpalne podjęto równocześnie na kilku miejscach. Obecnie pracuje pogłębiarka kubłowa u wejścia do portu.

BUDOWA NOWEGO NABRZEŻA W KANALE PORTOWYM PORTU GDAŃSKIEGO.

Ważną pracą w porcie gdańskim jest budowa nowego nabrzeża Kanału Portowego na odcinku przed składami dla soli o głębokości 7—8 m bezpośrednio przy brzegu. Dzięki temu powstaną tu głębokie miejsca postoju dla większych statków. W roku bieżącym roboty są prowadzone na odcinku 200 m, z czego 120 m już ukończono. Pozostała część będzie zabetonowana do końca bieżącego miesiąca. Wszystkie prace na tym odcinku zostaną w zupełności ukończone w bieżącym sezonie budowlanym.

STATEK KUPIONY DLA ROZBIÓRKI.

Dnia 28 września wszedł do portu gdańskiego szwedzki statek „Regn“ o pojemności 1.152 NRT, pochodzący z Hernösand. Statek ten skierowano do Stoczni Gdańskiej, celem przeprowadzenia rozbiórki.

WODOWANIE NOWEGO MOTOROWCA W STOCZNI SCHICHAU'A.

Dnia 13 bm. o godz. 13,30 został spuszczony na wodę w stoczni Schichau'a nowowybudowany motorowiec dwuśrubowy „Abbekerk“.

WIZYTA GOŚCI MANDŻURSKICH W PORCIE GDAŃSKIM.

Dnia 12 października zwiedziła port gdański misja gospodarcza Mandżurii z p. ministrem gospodarki narodowej Han Yun-Chien na czele. Pod przewodnictwem Rady Portu misja zwiedziła port gdański, po czym udała się w dalszą podróż do Królewca.

ZAMORSKI WYWÓZ KOKSU WĘGLOWEGO Z ŚLĄSKA ZAOLZAŃSKIEGO PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ.

Kolejowy przewóz koksu węglowego, mielonych brykietów z koksu i miału koksowego ze stacji Dąbrowa, Karwina, Orłowa, Sucha Średnia i Trzyniec do wszystkich stacji portowych w Gdańsku i Gdyni w okresie od 21 do 31 października br. wynosił 6.20 zł za tonę.

WZROST REPREZENTACJI POLSKIEJ W GDAŃSKIEJ IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

W związku z przyznaniem Polakom gdańskim nowych miejsc w gdańskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej prezes tej Izby powołał p. St. Marlewskiego na członka Izby. Wobec tego Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdańsku liczy obecnie na ogólną ilość 48 członków — 3 Polaków.

WZNOWIENIE EKSPORTU ZBOŻA.

Gdańskie przedsiębiorstwa eksportu zboża, które w związku z obecną międzynarodową sytuacją polityczną wstrzymały z dniem 28 bm. wywóz zboża, wznowiły go z dn. 30 bm.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA WRZESIEŃ

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego za miesiąc wrzesień 1938 r. wyniósł **765.920,— ton** wobec 741.405,5 ton w mies. sierpniu br., 755.714,3 ton w mies. wrześniu 1937 r. oraz 665.860,6 ton w mies. wrześniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 3,3⁰/₀-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br., 1,4⁰/₀-wy wzrost w stosunku do mies. września 1937 r. oraz 15.02⁰/₀-wy wzrost w porównaniu z mies. wrześniem 1936 r.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje spadek pojemności statków oraz wzrost ilości. Przyszło bowiem 570 (560) statków o pojemności 582.474 n.r.t. (580.350) wyszło zaś 571 (563) statków o pojemności 574.494 n.r.t. (590.957 n.r.t.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. wrześniu br. wyniósł 1020 n.r.t. (1063.3 n.r.t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (49). Średni postój statku wyniósł 60,7 godzin (62,1 godzin-.

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Finlandia, Dania, Anglia, Włochy, Norwegia, Niemcy Stany Zjednoczone Am. P., Estonia, Łotwa, Grecja, Holandia, Jugosławia, Portugalia, W. M. Gdańsk, Panama, Rumunia, Francja oraz Islandia. Trzy pierwsze bandery pozostają bez zmian. Przesunęły się natomiast bandery państw: Danii z 5-go na 4-te, miejsce Anglii z 4-go na 5-te, Włoch z 5-go na 6-te, itd. Ogółem reprezentowane były bandery 20 (22) państw.

Obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym br. wyniosły 758.368,7 ton, wykazując 3,5⁰/₀-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (732.730,3 ton), 1,3⁰/₀-wy wzrost w stosunku do mies. września 1937 r. (748.278 ton), oraz 15,8⁰/₀-owy wzrost w porównaniu z mies. wrześniem 1936 r. (654.878,4 ton).

Przywóz zamorski w mies. wrześniu br. (105.305,2 ton) wykazuje 9,7⁰/₀-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (116.702,8 ton), 9,8⁰/₀-owy spadek w stosunku do mies. września 1937 r. (116,684.1 ton) oraz 8,7⁰/₀-owy spadek w porównaniu z mies. wrześniem 1936 r. (115.315,4 ton).

Spadek przywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: żużli Thomasa — 7.851 t (21.527,— t), tytoniu — 199 t (504,1 t), garbników — 483 t (2.309,8 t), skór — 3.100,5 t (3.972,3 t), papieru — 1.194,9 t (2.232,9 t) oraz miedzi — 3.998,6 t (4.435,6 t).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (653.063,5 t) wykazuje 6,01⁰/₀-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (616.027,5 t), 3,4⁰/₀-owy wzrost w stosunku do mies. września 1937 r. (631.593,9 ton) oraz 21,03⁰/₀-owy wzrost w porównaniu z mies. wrześniem 1936 r. (539.563,— t).

Nieznaczny wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 461.033,3 t (443.139,5 t), węgla bunkrowego — 91.529,8 t (90.876 t), saletry — 1.796,1 t (23,3 t), tkanin — 492,4 t (439,2 t), drzewo tarte — 19.097.3 t (8.849,2 t), forniery i dykty — 1.606,1 t (1.071,9 t), celulozy — 739.7 t (138,4 t), oraz metali różnych — 11.056,9 t (6.842.2 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 100,3 ton (127 t) oraz wywozu — 1371,6 t (2.109.1 t). Z ważniejszych pozycji przywozu: ryby z połowów własnych — 68 t (117 t), siarczan amonu — 7,5 t oraz szkło — 9,8 t; z wywozu zaś: tłuszcze i oleje roślinne — 181 t (145,6 t), skóry — 148.7 t (80.3 ton), miedź — 152,5 t (50.9 t), kakao — 68.6 t (0,2 t), kauczuk — 86,3 t, żywica — 48,6 t oraz przetwory chemiczne — 43,4 t (7,3 t).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 1.109,3 t (340,3 t), oraz spadek wywozu 5.070,4 t (6.225,8 t). Całość obrotów również wykazuje spadek — 6.179.7 t (6.566,1 t). Wzrost przywozu spowodowały przede wszystkiem pozycje: cukier — 855,5 t (150,8 t), tkaniny — 28,4 t (23,6 t) deski, i łaty — 27,7 t (4.2 t), warzywa — 21.2 t (7.6 t), nasiona oleiste — 24.6 t (13 t), wyroby metalowe — 64.8 t (41.6 t) oraz szkło — 9 t (0,6 t). — Na wywozie natomiast spadek wywołały pozycje: ryż wył. 1.470.8 t (2.321,5 t), kakao 166,5 t (194 t), żywica — 91,5 t (113 t), oleje — 46.2 t (150.7 t), tłuszcze zwierzęce — 245.9 t (391.2 t), garbniki — 72.2 t (202.9 t), skóry — 520.6 t (546.6 t) wełna — 22.2 t (145.3 t), papier — 106.5 t (413.6 t), cyna 25 t (128.4 t), oraz miedź — 217.2 t (292.8 t).

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu turystycznego wykazuje szczególnie poważny spadek na przyjściu — 834 pasażerów (1887) oraz nieznaczny wzrost na wyjściu — 3116 osób (3070).

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
Cały przywóz	**105 305·2**	**116 702·8**	**1 131 823·8**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**6 287·8**	**5 075·7**	**142 471·9**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	1 776·4	1 505·4	32 638·5
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	—	92·—	45 168·3
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 406·3	1 358·9	39 424·—
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	97·5	51·—	1 072·2
76. Kawa *(coffee)*	265·7	391·3	3 720·8
78. Herbata *(tea)*	96·7	120·3	991·2
80. Kakao *(cocoa)*	412·3	398·6	3 942·9
81-82. Korzenie *(spices)* .	67·7	74·9	898·1
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**6 845·—**	**4 616·2**	**40 724·—**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	6 620·—	4 512·3	35 913·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**23 837·4**	**21 691·8**	**158 113·4**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	19 758·8	15 399·2	121 956·2
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	2 609·2	2 564·—	6 043·2
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 795·8**	**1 883·3**	**15 178·5**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	405·2	578·7	3 646·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 121·6	858·1	8 782·3
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**1 136·9**	**749.8**	**7 842·2**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	199·—	504·1	2 501·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**14 917·7**	**30 031·1**	**184 132·5**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	483·—	2 309·8	9 483·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	5 954·—	4 740·—	99 28[illegible]·9
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	7 851·—	21 527·—	66 150·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 132·3**	**4 017·5**	**30 207·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 100·5	3 972·3	29 753·5

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 116·2**	**12 746·7**	**124 922·6**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 615·1	1 976·7	25 111·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	8 404·7	7 906·8	74 425·4
624. Juta *(jute)*	1 417·—	895·9	9 406·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**825·1**	**977·—**	**7 383·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**389·8**	**377·2**	**2 566·9**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 173·1**	**3 051·5**	**16 993·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 194·9	2 232·9	10 636·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	915·4	701·4	5.595·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**383·2**	**225·4**	**1 294·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**28 891·8**	**29 737·1**	**381 532·3**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	23 287·7	22 491·8	344 173·9
977. Miedź *(copper)* . . .	3 998·6	4 435·6	20 360·—
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**695·9**	**632·4**	**8 180·8**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**739·1**	**728·4**	**8 395·4**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**45·7**	**79·6**	**1 011·—**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**92·4**	**82·1**	**873·4**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
Cały wywóz	**653 063·5**	**616 027·5**	**5 603 746·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**8 669·5**	**4 975·4**	**55 087·7**
1. Pszenica *(wheat)*	—	—	10·3
2. Żyto *(rye)*	1 450·—	—	1 661·5
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	178·6	142·5	614·8
27/1-2. Mąka *(flour)*	120·—	4·5	551·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	669·4	899·5	2 839·—
35. Słód *(malt)*	957·1	222·4	6 316·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**6 689·7**	**5 494·—**	**50 814·3**
121/3a. Bekony *(bacon)*	2 036·4	1 526·9	14 594·7
125. Jaja *(eggs)*	3 295·8	2 496·9	20 373·2
127. Masło *(butter)*	553·9	681·7	10 859·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**561 395·—**	**542 814·—**	**4 876 384·8**
154. Cement *(cement)*	3 481·7	2 210·1	33 981·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	429·3	326·—	2 203·7
180. Węgiel kamienny *(coal)*	461 033·3	443 139·5	4 019 286·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	91 529·8	90 876·—	651 828·5
182. Koks *(coke)*	4 615·—	5 943·—	70 295·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	5·5	—	170·5
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**38·1**	**28·1**	**330·6**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**19 045·9**	**12 861·3**	**115 102·3**
259-260. Cukier *(sugar)*	4 773·3	9 689·4	56 925·3
287. Makuchy *(oil cake)*	1 000·—	1 325·—	15 220·9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	202·2	6 178·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 125·2**	**3 703·4**	**28 102·—**
299/18. Soda *(soda)*	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	—	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	1 903·4	1 903·4
480-482. Saletra *(Salpetre)*	1 796·1	23·3	1 862·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**846·2**	**251·7**	**3 197·7**

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *(January—September)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 282·4**	**884·3**	**9 496·3**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	492·4	439·2	3 922·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**101·6**	**33·6**	**234·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**31 794·5**	**28 475·2**	**304 338·8**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	7 181·1	16 138·1	111 339·7
749-751, 753. Drzewo tarte (łącznie z papierówką) *(Sawed timber)*	19 097·3	8 849·2	166 964·7
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	175·2	—	712·8
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 606·1	1 071·9	11 149·6
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 400·4**	**501·5**	**6 855·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	532·8	245·8	3 522·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	739·7	138·4	1 508·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**77·6**	**44·4**	**734·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**16 827·3**	**15 544·7**	**141 300·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	11 056·9	6 842·2	76 488·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	1 201·7	4 214·8	6 975·6
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 283·3	1 882·9	20 831·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 610·—	1 007·6	12 714·8
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 210·4**	**197·7**	**8 543·6**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**559·7**	**218·2**	**3 223·5**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Wrzesień *(September)*	1938	758.368·7
Sierpień *(August)*	1938	732.730·3
Wrzesień *(September)*	1937	748.278·—
Od początku roku *(January—September)*	1938	6.735.569·9
" " " " "	1937	6.632.336·8

Errata:

W zeszycie 9 za m. wrzesień 1938 — str. 39. — VI. **Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** — w rubryce „Sierpień" jest 3.823,2; powinno być — 3.703,4;
w rubryce „Od początku roku" jest — 25.096,6; powinno być — 24.976,8;

XIII. **„Metale i wyroby z nich"** —
w rubryce „Sierpień" jest — 15.424,9 — powinno być — 15.544,7;
w rubryce „Od początku roku" jest — 124.353,6 — powinno być — 124.473,4;

968. **„Cynk i blacha cynkowa"** —
w rubryce „Sierpień" — jest — 887 — powinno być 1.007,6;
w rubryce: „Od początku roku" — jest — 11.104,8 — powinno być 11.224,6.

Poz. tar. cel.	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January Septemb.*
Przywóz *(imports)*	**100·3**	**127·—**	**1 210·5**
1, 2, 3, 4 — Zboże *(grain)*	—	—	—
9–16 — Strączkowe	—	—	—
24-26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1–2 — Mąka *(flour)*	15·—	—	30·—
30/1, 2 — Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32 — Krochmale *(starch)*	—	10·—	30·—
27/3–32 — Mąka pastewna	—	—	—
40-50 — Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60–64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76 — Kawa *(coffee)*	—	—	—
81–82 — Korzenie *(spices)*	—	—	—
116 — Ryby połowy włas. *(fish)*	68·—	117·—	945·7
117 — Śledzie *(herrings)*	—	—	96·5
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215–218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226–229 — Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205–214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295–491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1–300/1 — Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4 — Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492–515 — Skóry *(skins and hides)*	7·5	—	14·8
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597–622 — Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·6
742–803 — Papier *(paper)*	—	—	5·8
862–887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896–927 — Szkło *(glass)*	—	—	0·2
930–966 — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	9·8	—	36·2
Różne *(various)*	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*	**1 271·3**	**1 982·1**	**12 771·—**
23 — Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	0·2	—	0·2
17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24–26 — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	39·1
131, 32 — Krochmale *(starch)*	1·4	5·—	6·4
27/1-2 — Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1–2 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	17·—	1 267·3	6 971·8
35 — Słód *(malt)*	—	—	—
40–50 — Warzywa *(greens)*	—	—	—
53–58, 60-64 — Owoce świeże *(fresh fruit)*	1·8	0·2	2·7
59, 61–63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)*	39·6	—	81·8
67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·5
69, 72 — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7·9
76 — Kawa *(coffee)*	10·2	4·6	44·6
78 — Herbata *(tea)*	7·6	—	16·5
Kakao *(cocoa)*	68·6	0·2	206·7

Poz. tar. cel	Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January Septemb.*
81, 82 — Korzenie *(spices)*	7·5	0·5	23·—
83 — Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	0·3	7·4
95–97 — Żywica *(resin)*	20·2	75·6	481·5
117 — Śledzie *(herrings)*	48·6	—	125·9
127–200 — Oleje *(oils)*	17·1	—	109·4
137/2–3 — Jelita *(casings)*	1·6	—	4·8
142–143 — Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148 — Kamienie *(stones)*	3·—	—	38·3
150 — Glinki *(clay)*	—	—	—
161 — Minerały zaw. bor.	—	—	3·1
170/1, 2, 171/1, 2 Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	0·2	—	0·3
177 — Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199 — Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c, — Wazelina *(vaseline)*	2·3	—	25·4
203–204 — Wosk *(wax)*	—	—	5·6
205–214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	181·—	145·6	1 136·9
215–218 — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	99·2	105·2	903·8
216 — Tran *(cod-liver-oil)*	8·2	—	118·7
219 — Stearyna *(stearine)*	23·2	—	23·2
246 — Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254-256 — Ryby *(fish)*	2·2	—	4·5
276-278 — Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6 — Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295-491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)*	43·4	7·3	128·1
299/18 — Soda *(soda)*	—	—	—
405-425 — Farby *(paints)*	2·7	17·2	25·2
404 — Sadze *(soot)*	6·6	—	19·4
424–428 — Garbniki	18·6	20·4	232·3
429–454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·3	—	1·7
476 — Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492-513 — Skóry *(skins)*	148·7	80·3	659·5
589/1, 2, 592 — Wełna *(wool)*	—	29·8	74·6
597–622 — Tkaniny *(textiles)*	28·8	—	38·5
606 — Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624 — Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626 — Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679 — Worki *(bogs)*	—	—	25·6
720–724 — Kauczuk *(rubber)*	86·3	—	192·6
757–778 z wyj. 772, 771 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·7
772, 773 — Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779 — Korek, wyr. z korka	—	—	3·6
794, 795 792–803 — Celuloza *(cellulose)*	53·1	64·8	160·8
807–808 — Fibra *(fibre)*	—	—	—
809–819, 826 Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	3·3	71·8	82·9
925–981 — Metale różne *(various metals)*	31·4	—	163·2
930-965 — Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	11·1	3·8	49·3
966 — Cyna *(tin)*	6·8	—	18·—
968 — Cynk *(zinc)*	—	—	—
977 — Miedź	152·5	50·9	259·9
Różne *(various)*	117·—	31·3	231·5
Przywóz i wywóz razem	**1 371·6**	**2 109·1**	**13 981·5**

OBROT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January Septemb.*
	Przywóz *(imports)*	**1 109·3**	**340·3**	**35 656·8**
1 - 4	- Zboże . . . . . . *(grain)*	—	15·1	24· –
17, 23, 25	– Nasiona . . . . . *(seeds various))*	7· —	—	26·4
24 26	– Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	24·6	13· —	48·—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	16·6
27/1 - 3	— Mąka *(flour)* . .	6·—	41·2	697·1
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)* . .	5·—	1·4	45·5
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa . . . . *(greens)*	21·2	7·6	63·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	3.5	1·8	7·2
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	0·7	1·7	7·7
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	1·3	7·—
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	0·3	23·5
77	— Cykoria *(succory)*	0 9	1·7	8·3
78	— Herbata *(tea)* . .	—	0·6	4·9
80	— Kakao *(cocoa)* .	—	0·5	4·4
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	1·5	4·3	16·3
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	—	—
104/3	– Trawa morska . . *(sea grass)*	—	–	1·3
125	— Jaja *(eggs)* . . .	—	1·3	6·9
127—200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	1·1	0·2	1·5
128/1 - 4	— Ser *(cheese)* . .	—	0·3	1·1
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	—	—	—
136	— Kości (*bones*)	—	0·1	0·1
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	4·5	—	16·3
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	—	—	8 1
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	—	—
228	Makaron . . . . *(macaroni)*	–	1·—	30·5
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	—	—	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	—	—	0 7
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	855·5	150·8	33 422·2
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	0·8	141·9
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	4·6	5·4	30·4
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	—	—	—
299/18	— Soda (*soda*) . . .	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak . . . . . *(ammonia)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* .	—	—	2·5
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	5·3	0·1	55·4
466—470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	—	0·4
492—513	— Skóry *(skins)* . .	15·3	0·1	20·6
534—559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	3·4	0·8	7· —
573—622	— Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	28·4	23·6	109·4
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	1 1	—	1·7
606/1 2 a b	– Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	1·3
646—648	— Sznury *(ropes)* .	0·2	—	0·7
720, 724	- Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	- Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	0·3	1·2
749, 750, 751	— Deski i łaty . . *(boards & laths)*	—	—	15·—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	27·7	4·2	60·2
776	— Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	0·4	—	7·6
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	11·1	13·5	115·7
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	—	0·4
862—887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	0 5	0·9	32·9
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	9·—	0·6	20·—
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	1 5
930 965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	64·8	41·6	462·3
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	6·—	5·1	74·8
	Wywóz *(exports)*	**5 070·4**	**6 225·8**	**42 916·2**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	6·2
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	0·2	2·6	16·5
24—26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	331·—	42·9	2 875·4
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	—	29·1	49·6
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	0·9	—	17·—
28	— Kasza *(grits)* . .	5·—	0·5	16·9
30	– Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 470 8	2 321·5	12 518·2
31	— Krochmal *(starch)*	5·—	21·8	45·5
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	1·8	6·2	336·9
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	32·6	20·6	680·7
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	10·2	3·—	68·—
67—68	– Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	12 9	20·5	43·5
76	— Kawa *(coffee)* . .	16·3	20·7	286·3
78	— Herbata *(tea)* . .	4·7	8·6	72·9
80	— Kakao *(cocoa)* .	166·5	194·—	1 140·4
81—82	— Korzenie *(spices)*	19·9	13·6	144·9
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	6·3	5·4	43·6
95, 97	- Żywica *(resin)* .	91·5	113·—	1 349·1
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	46·7	22·8	193·6
117	— Śledzie *(herrings)*	50·1	35·2	217 4
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	46·2	150·7	382·7
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	2·1	1 1	15·9
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	1·—	5·8	60·8
137/2a. b	— Jelita *(casings)* .	4·5	38·—	158·3
143/1—3	— Muszle *(shells)* .	—	—	15·2
148	— Kamienie *(stones)*	5·6	22·—	94·—
150	— Glinki ceramiczne (*ceramie clay*)	338·6	—	811·5
154	— Cement *(cement)* .	—	—	0·1
156/1—2	— Talk *(talc)* . . .	—	—	24·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	233·7

Poz. tar. cel.		Wrzesień *September*	Sierpień *August*	Od początku roku *January-Septemb.*
170	— Art. szlifierskie (*grinding materials*)	119·3	19·9	199·8
177	— Rudy różne . . . (*various ores*)	—	10·5	10·5
186—188	— Smoła (*pitch*) . .	14·6	—	15·1
198—199	— Asfalt (*asphalt*) .	—	6·—	34·7
200—8. a. b. c.	—Wazelina (*waseline*)	12·5	3·6	42·3
203—204	— Wosk (*wax*) . .	8·7	5·9	47·5
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . (*vegetable oils and fats*)	213·4	149·—	1 580·6
213/1—3	— Pokost (*varnish*) .	—	—	4·6
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. (*raw fats*) .	245·9	391·2	2 298·8
216	— Tran (*whale oil*) .	40·5	52·9	530·6
219	— Stearyna (*stearine*)	27·3	10·1	90·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne (*fish*) . . .	6·5	19·6	66·1
259—260	— Cukier (*sugar*) .	—	—	—
272—273, 276, 278	Napoje alkoholowe (*spirits*)	—	1·1	4·—
286, 287	— Otręby i makuchy (*bran & oil cakes*)	—	1·6	9·—
293—294/1, 2, 3, 6	Tytoń (*tobacco*) .	—	—	—
295/6	— Siarka (*sulphur*) .	23·8	17·—	122·4
299/18	— Soda (*soda*) . .	—	—	—
292—491	— Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. (*chemicals*) .	129·9	34·7	513·5
408	— Sadze (*soot*) . .	6·5	23·6	112·2
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— Farby (*paints*) .	17·9	15·2	158·5
424—427	— Garbniki . . . . . (*tanning extracts*)	75·2	202·9	1 019·2
429, 450—454	— Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*) .	4·5	3·3	35·—
466, 470	— Klej i żelatyna . (*glue and gelatine*)	0·8	3·2	23·3
487	— Celuloid (*celluloid*)	—	—	1·2
492, 513	— Skóry (*skins*) . .	520·6	546·6	2 790·7
589/1, 2 592	— Wełna (*wool*) . .	22·2	145·3	3 323·1
597-605, 613 — 606	— Bawełna (*cotton*)	3·1	6·5	70·—
622	— Tkaniny (*textiles*)	1·3	1·8	11·2
624	— Juta (*jute*) . . .	—	—	0,2
625—626	— Sizal (*sisal*) . . .	0·9	0·6	45·3
646—648	— Sznury (*ropes*) .	—	28·2	81·1
679	— Worki (*bags*) .	7·4	30·5	75·-
720, 724	— Kauczuk (*rubber*)	78·5	63·7	452·9
715, 746	— Wyroby gumowe . (*rubber goods*)	1·7	12·8	66·9
750	— Drzewo egzotyczne (*exotic wood*)	8·1	40·6	218·—
757, 778	— Wyroby z drzewa (*wood goods*)	6·5	13·1	38·8
779	— Korek, wyroby z korka . . . . . (*cork goods*)	12·6	12·4	55·—
792, 803, 809 797, 800	— Tektura . . . . . (*pastboard*)	39·8	48·4	238·3
807, 808	— Fibra (*fibre*) . .	12·3	14·3	112·—
826	— Papier (*paper*) .	106·5	413·6	1 607·8
794/1, 2 795	— Celuloza (*cellulose*)	—	110·—	110·2
862—887	— Wyroby ceramiczne (*ceramic goods*)	—	0·5	38·3
896—927	— Szkło i wyroby . (*glass and glass ware*)	7·7	4·—	16·5
969/75	— Ołów (*lead*) . . .	10·7	—	10·8
925—981	— Metale różne . . (*various metals*)	29·6	56·7	391·1
927	— Żelastwo (złom) . (*scrap iron*)	—	11·6	39·—
930 965	— Wyroby stal. i żelazne (*hardware*) .	186·7	129·3	1 168·3
955	— Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	4·1
966/1—4	— Cyna (*tin*) . . .	25·—	128·4	278·6
977	— Miedź (*copper*) .	217·2	292·8	2 017·5
1037, 1098	— Masz. apar. i części (*machinery apparatus parts*)	136·4	3·7	568·1
	Różne (*various*) .	17·9	39·5	249·6
	Przywóz i wywóz razem (*total export and imports*)	**6 179·7**	**6 566·1**	**78 573·—**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Wrzesień *(September)* . . . . . . , .	1938	— 765.920·—
Sierpień *(August)*	1938	— 741.405·5
Wrzesień *(September)*	1937	— 755.714·3
Od początku roku *(January-September)* .	1938	— 6 828.124·4
" " " " " . . .	1937	— 6.733.592·8

Errata:

W zeszycie 9 za m. wrzesień 1938 r., str. 42: — 646—648 Sznury (ropes) w rubryce „Sierpień" — jest 28.8; powinno być 28.2;
w zeszycie 9 za m. wrzesień 1938 r. — str. 42 — 966 1—4 Cyna (tin) w rubryce „Od początku roku" — jest 235.6; powinno być 253.6.

RUCH STATKÓW W WRZEŚNIU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym zład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	71	45	79.095	77	65	82.186	161.281	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	2	2	1.564	3	1	1.564	3.128	16
Anglia *(Great Britain)*	20	4	42.508	23	19	51.381	93.889	5
Dania *(Denmark)*	77	23	60.191	84	52	65.108	125.299	4
Estonia *(Estonia)*	30	5	20.594	32	21	22.492	43.086	10
Finlandia *(Finland)*	66	6	76.401	69	21	78.404	154.805	3
Francja *(France)*	1	—	1.263	1	1	1.263	2.526	19
Grecja *(Greece)*	8	—	17.354	6	2	13.960	31.314	12
Holandia *(Holland)*	28	17	9.134	27	20	7.628	16.762	13
Islandia *(Iceland)*	1	—	524	1	1	524	1.048	20
Jugosławia *(Jugoslavia)*	2	—	6.110	2	2	6.110	12.220	14
Litwa *(Lithuania)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa *(Latvia)*	15	5	17.213	13	3	17.001	34.214	11
Niemcy *(Germany)*	43	20	31.337	42	26	31.231	62.568	8
Norwegia *(Norway)*	48	21	44.031	42	28	34.324	78.355	7
Panama *(Panama)*	2	—	1.369	2	2	1.369	2.738	17
Portugalia *(Portugal)*	1	—	3.688	1	—	3.688	7.376	15
Rumunia *(Roumania)*	—	—	—	1	1	2.673	2.673	18
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	6	21 973	8	4	23.151	45.124	9
Szwecja *(Sweden)*	132	40	97.343	123	90	88.360	185.703	1
Włochy *(Italy)*	16	—	50.782	14	14	42.077	92.859	6
Węgry *(Hungary)*	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem *(total)*	**570**	**194**	**582.474**	**571**	**373**	**574.494**	**1.156.968**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	560	191	580.350	563	341	590.957	1.171.307	—
Ten sam mies. 1937 *(August 1937)*	*492*	*178*	*482.531*	*505*	*371*	*492.440*	*974 971*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	4.751	1.813	4.746.611	4.757	3.038	4.765.094	9.511.705	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	4.171	1.771	4.135.830	4.187	3.010	4.153.777	8.289.607	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. wrześniu 1938 r. : 1.020 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 47;
c) średni postój statków w porcie 60,7 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU WRZEŚNIU 1938 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Troć	—	—	—	—	150	—	—	150
Stornia	3.180	30.850	2.000	770	7.190	1.780	—	45.770
Zimnica	—	1.980	—	—	—	—	—	1.980
Skarpy	—	2.670		—	1.290	—	—	3.960
Śledzie morskie świeże	—	870	—	—	—	113.890	584.520	699.280
Węgorze	1.590	2.800	23.420	5.040	7.560	—	—	40.410
Wątłusze	—	3.290	—	—	840	128.330	2.200	134.660
Węgorzyce	—	570	—	—	—	—	—	570
Certy	160	—	—	—	—	—	—	160
Leszcze	—	—	—	—	70	—	—	70
Szczupaki	10	40	960	—	1.530	—	—	2.540
Okonie	500	1.600	10	—	850	—	—	2.960
Płotki	—	1.090	590	—	2 870	—	—	4.550
Homary	—	—	—	—	—	200	—	200
Śledzie morskie solone	—	—	—	—	—	—	1.441.200	1.441.200
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	840	840
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	1.740	1.740
Scombry scombry	—	—	—	—	—	—	5.780	5.780
Razem w kg.	5.440	45.760	26.980	5.810	22.350	244.200	2.036 280	2.386.820
Wartość w zł.	5.131	22.920	54.064	11.396	25.494	60.845	1.161 604	1 341.454
Miesiąc ub. w kg.	2.260	30.390	14.180	3.710	25.930	122.180	1.197.130	1 395.780
Razem od pocz. r. w kg.	**137 610**	**236.330**	**219.030**	**42.970**	**144.150**	**1 050.330**	**3.729.330**	**5 559.750**

RUCH PASAŻERÓW W M-CU WRZEŚNIU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Wrzesień *(September)*				Sierpień *(August)*	Wrzesień *(September)*				Sierpień *(August)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	**22**	**58**	**28**	**108**	**291**	**39**	**110**	**541**	**690**	**474**
Hull	10	23	—	33	51	12	30	—	42	47
Londyn	12	35	28	75	129	27	80	541	648	427
Inne porty	—	—	—	—	111	—	—	—	—	—
Argentyna	—	**1**	**59**	**60**	**66**	**18**	**11**	**473**	**502**	**276**
Buenos Aires	—	1	59	60	66	18	11	473	502	276
Belgia	**35**	—	**3**	**38**	**32**	**6**	—	—	**6**	**14**
Antwerpia	35	—	3	38	32	6	—	—	6	14
Brazylia	**1**	—	**19**	**20**	**76**	**9**	—	**18**	**27**	—
Rio de Janeiro	—	—	—	—	29	5	—	15	20	—
Santos	1	—	19	20	47	4	—	3	7	—
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	**41**	**90**	**26**	**157**	**230**	**24**	**95**	**57**	**176**	**215**
Kopenhaga	40	90	26	156	230	24	95	57	176	215
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	**14**	—	—	—	—	—
Tallinn	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
Finlandia	**18**	—	**1**	**19**	**114**	—	—	—	—	**13**
Helsinki	16	—	1	17	46	—	—	—	—	13
Inne porty	2	—	—	2	68	—	—	—	—	—
Francja	**10**	**20**	**17**	**47**	**30**	**4**	**37**	**53**	**94**	**507**
Boulogne sur Mer	3	—	17	20	9	—	—	—	—	—
Le Havre	6	20	—	26	21	4	10	53	67	441
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	27	—	27	66
Inne porty	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Holandia	**15**	—	—	**15**	**25**	—	—	—	—	**8**
Amsterdam	3	—	—	3	20	—	—	—	—	8
Rotterdam	10	—	—	10	5	—	—	—	—	—
Inne porty	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	**1**	**1**	—	—	**1**	**327**	**328**	**55**
Halifax	—	—	1	1	—	—	1	327	328	55
Litwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	**3**	**1**	—	—	**1**	**1**
Ryga	—	—	—	—	3	1	—	—	1	1
Niemcy	**3**	—	—	**3**	**12**	—	**2**	—	**2**	**10**
Hamburg	2	—	—	2	3	—	—	—	—	10
Królewiec	1	—	—	1	8	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	2	—	2	—
Norwegia	—	—	—	—	**14**	**6**	—	—	**6**	**12**
Oslo	—	—	—	—	4	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	10	6	—	—	6	11
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	—	—	—	—	**3**	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
St. Zjedn. Am. Półn.	—	**82**	**253**	**335**	**216**	—	**309**	**952**	**1261**	**722**
New York	—	82	253	335	216	—	309	952	1261	722
Szwecja	**15**	**15**	—	**30**	**80**	**14**	—	—	**14**	**92**
Göteborg	2	—	—	2	10	1	—	—	1	6
Kalmar	1	—	—	1	9	—	—	—	—	—
Malmö	1	—	—	1	3	1	—	—	1	1
Sztokholm	9	15	—	24	42	3	—	—	3	78
Inne porty	2	—	—	2	16	9	—	—	9	7
Urugwaj	—	—	—	—	—	**7**	—	—	**7**	—
Montewideo	—	—	—	—	—	7	—	—	7	—
Włochy	—	—	—	—	**5**	—	—	—	—	**3**
Genua	—	—	—	—	5	—	—	—	—	3
Via W. M. Gdańsk	1	—	—	1	27	1	—	1	2	20
Wycieczki morskie G. A. L.	—	—	—	—	648	—	—	—	—	648
Razem . . .	**161**	**266**	**407**	**834**	**1887**	**129**	**565**	**2422**	**3116**	**3070**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — EDWARD HAUPTMAN

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50% DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36